



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD  
VAN VLAANDEREN

VLAAMSE

HAVENCOMMISSIE

J A A R V E R S L A G

93





VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD  
VAN VLAANDEREN

VLIZ (vzw)  
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE  
FLANDERS MARINE INSTITUTE  
Oostende - Belgium

J A A R V E R S L A G



**JAARVERSLAG 1993**

Vlaamse Havencommissie

p/a SERV

Jozef II-straat 12-16

1040 Brussel

Tel.: 02/217.07.45

Fax: 02/217.70.08

**REDACTIE:**

Herman Clerinx

Jean-Pierre Merckx

Ingrid Schurmans

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:**

Etienne Hurtecant

Witte Molenstraat 104

8200 Brugge - Sint-Michiels

**VORMGEVING EN DRUK:**

Drukkerij POOT n.v.

de Vrièrestraat 69-73

1020 Brussel

Tel: 02/478.49.20









# V O O R W O O R D

In mijn voorwoord voor het jaarverslag van 1992 stelde ik dat we meer voorwaarts dan achterwaarts moesten kijken. Zulks is na de herinstallatie d.d. 23 december 1993 van onze commissie mijns inziens nog belangrijker geworden. Wat is onze huidige positie en welke zijn de relevante functies van de Vlaamse Havencommissie voor de volgende vier jaar? Zo luiden terecht vragen tijdens mijn intentieverklaring op 23 december. Aangezien onderhavig jaarverslag als het ware een eerste ambtsperiode afsluit, zou ik inderdaad deze toekomstproblematiek nogmaals onder aandacht willen brengen, eerder dan stil te staan bij wat voorbij is.

De VHC heeft immers tot nog toe hoofdzakelijk een vrij passieve rol gespeeld in projectgebonden materies, welke conform artikel 2 § 3 en § 4 van ons oprichtingsbesluit tot onze wettelijke opdracht behoren om advies te geven, met name over alle nieuwe projecten waarvan de kostprijs meer dan 300 miljoen BF. bedraagt, alsmede over het zgn. rollend driejarenprogramma van openbare werken. Onze rol is evenwel actiever geweest in tal van beleidsrelevante materies, met name in verband met projectevaluatie, beheersstructuur en lange termijnstrategie (cf. artikel 2 § 1 en 2).

Als we thans 1993 overblikken, dan stel ik mij de vraag of we zo verder moeten gaan? Staan we wat dat betreft niet voor een keerpunt?

De Havencommissie heeft weliswaar gaandeweg een grotere credibiliteit verworven, maar toch wordt er soms aan getwijfeld of zij wel degelijk "het forum" is waar op een objectieve manier havenprojecten worden beoordeeld en geselecteerd. De schaduw van de vroegere "wafelijzerpolitiek" is nog niet helemaal verdwenen. Velen - niet in het minst de pers - zitten blijkbaar nog te wachten op een negatief advies.

Vanzelfsprekend moet de VHC zulk gemakkelijk succes niet beogen; zij is er voorzeker niet om de tegenstellingen tussen havens aan te scherpen. Integendeel worden van haar voorstellen verwacht, die hetzij de knelpunten inzake samenwerking wegwerken, hetzij het complementair karakter van onze zeehavens bevorderen. Echter: is het dat wat we effectief bereik(t)en? Hierover bestaat terdege twijfel.

Prof. A. Verbeke definieerde in 1986 op grond van een zeer uitgebreid en diepgaand empirisch onderzoek (cf. "Rationele objectieven structurele ineffectiviteit en commitment in het Belgisch zeehavenbeleid", p.p. 118-119) het **basisobjectief voor een coherent zeehavenbeleid** als volgt: "**de integratie van sociaal rendabele projecten** in een coherent nationaal **investeringsplan op lange termijn**, dat beantwoordt aan het **complementariteitsprincipe** en dat tot stand komt **via gestructureerd overleg** tussen alle betrokken instanties". Welnu, mijn inziens beantwoordt de VHC hieraan in grote mate. Alleen de integratie van sociaal rendabele projecten in het kader van een investeringsstrategie op lange termijn laat nog steeds te wensen over.





Precies daarvoor is het absoluut noodzakelijk dat we **havenoverschrijdend denken en werken**. In mijn intentieverklaring op onze installatievergadering d.d. 5 december 1989 stelde ik reeds dat de Vlaamse Havencommissie opgericht en gestructureerd is met het oog op een havenoverschrijdende benadering, waardoor de belangen van én haven én economie gezamenlijk worden behartigd. Zulks wil zeggen dat geen enkele strategische of administratieve confrontatie mag uit de weg gegaan worden, want alleen daardoor kan de gewenste integratie totstandkomen; alleen daardoor worden lokale rationaliteiten en/of commitments voldoende gerelativeerd, waardoor finaliter een objectieve beoordeling en selectie gewaarborgd worden. Participatie van de havens zelf is in dit opzicht niet alleen uitermate belangrijk maar gewoon essentieel. De in het vooruitzicht gestelde autonomisering van de havenbesturen is in dat opzicht eveneens een verbetering, of laten we zeggen een noodzakelijke doch geen voldoende voorwaarde. Finaal is deze integratie immers de verantwoordelijkheid van ons allen: minister, administratie, havenbesturen en sociale partners.

Er mag dus geen twijfel over bestaan: een duidelijk engagement ten overstaan van deze **havenoverschrijdende aanpak** moet aanwezig zijn in de schoot van de Havencommissie. De in het najaar van 1993 voorgestelde globale afweging in het kader van ons advies over het rollend driejarenprogramma is in die zin beslist een stap in de goede richting. Een en ander zou trouwens de rol van de Havencommissie in het havenbeleid sterker profileren.

Er moet dan evenwel verder nagedacht worden over de werkingsmethoden binnen de Havencommissie. Want, alhoewel bij de bespreking van concrete dossiers alsook bij de voorbereiding van meerjarenprogramma's de **medewerking van havenbesturen onontbeerlijk** is, beoogt de VHC geenszins een spreekbuis te zijn voor de betrokken havenbesturen. Immers, havens zijn uiteraard zodanig betrokken bij hun projecten dat zij moeilijk iets anders kunnen doen dan deze verdedigen. Door de relatief sterke vertegenwoordiging van werknemers en werkgevers uit niet directe havenmiddelen in de Havencommissie (ca. 16 leden op de 24 zijn eigenlijk niet direct werkzaam in een of andere haven) wordt het latent aanwezige opbod tussen de havens vermeden.

Tot nog toe werd ieder advies opgebouwd in een **interactieve dialoog**. De kans op een (h)echte havenoverschrijdende aanpak wordt echter groter naarmate de havens aanvaarden dat de sociale partners en het secretariaat van de VHC hun dossiers wel degelijk ernstig willen verdedigen, vanzelfsprekend ook in het belang van iedere haven afzonderlijk, doch voor zover een en ander ook in het algemeen belang is. Van de minister wordt dan verwacht dat hij de autoriteit van een dergelijk advies erkent als havenoverschrijdend.

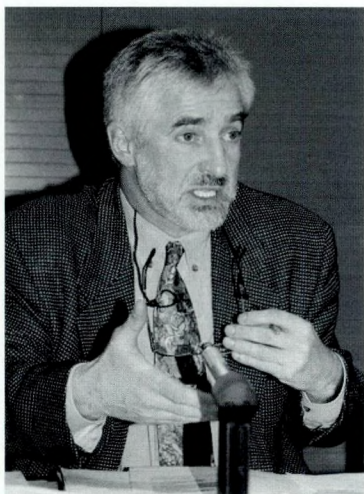
Ook voor de sociale partners evenzeer als voor de vertegenwoordigers van de landvervoermodi moet het alsdan duidelijk zijn, dat de VHC een instrument is voor de havenbesturen om hun belang te dienen via gezamenlijk intern overleg. Deze wisselwerking is cruciaal voor het bekomen van meer synergie in het hedentendage meer dan ooit maatschappelijk relevant mobiliteits- en haven-debat.



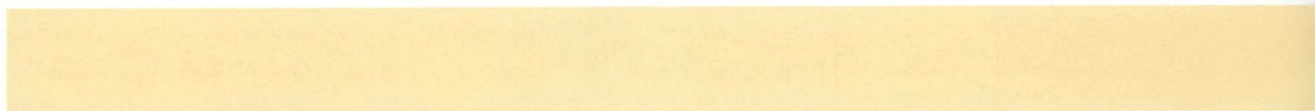
Kortom, wil de Havencommissie een toegevoegde waarde behouden, dan zal zij deze problematiek verder dienen in te vullen. Als voorzitter zou ik willen pleiten voor:

- op het niveau van het secretariaat zoveel mogelijk techno-economisch studiewerk op die domeinen die van essentieel belang zijn voor de ondersteuning van het havenbeleid, zoals bijvoorbeeld in verband met marktverkenning inclusief trafiekprognose en havenprestatie maatstaven (een en ander impliceert o.m. een meer accurate bepaling van de micro- en macro-economische betekenis van onze havens);
- op het niveau van de werkgroepen van de Havencommissie inschakeling van zoveel mogelijk expertise, onder meer op het vlak van financiering en prospectief onderzoek met betrekking tot produkt-markt omstandigheden en achterlandverbindingen;
- op het niveau van de (gewestelijke) overheid zoveel mogelijk duidelijkheid omtrent onze rol en de gewenste samenwerking met leidende ministeries, o.m. omwille van het feit dat havenplanning feitelijk ook een onderdeel is van de globale verkeersinfrastructuurplanning en vice versa;
- op het niveau van de internationale ontwikkeling permanente opvolging van die thema's die voor de havenontwikkeling op termijn zeer belangrijk zouden kunnen worden, zoals bijvoorbeeld het Europees Gemeenschappelijk Vervoerbeleid (cf. de creatie van trans-europese netwerken), de mogelijke weerslag van milieureglementering etc.

Het belang van de Vlaamse havens voor de Belgische economie is manifest, doch hangt in hoge mate af van het juist inspelen op veranderingen in de wereldeconomie, en bijgevolg van de mate waarin we erin slagen hierop goed te anticiperen. Aan een positieve ingesteldheid binnen de Vlaamse Havencommissie is er tot nog toe geen gebrek geweest, zodat ik durf hopen dat wij het havenbeleid verder in deze richting zullen mogen onderbouwen.



*Prof. Dr. Winkelmans*  
.....  
*Voorzitter Vlaamse Havencommissie*  
.....







# I N H O U D

<b>DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE</b>	11
Samenstelling	12
• Commissie (op 23.12.1993)	12
• Dagelijks bestuur	13
• Secretariaat VHC	13
• Werkgroepen	14
Wetgeving	15
<b>ACTIVITEITEN IN 1993</b>	19
Werking van de Vlaamse Havencommissie: een overzicht	20
• Dagelijks bestuur	20
• Commissie: overzicht van de agendapunten	21
• Werkgroepen	22
1993, start van de tweede ambtstermijn	23
<b>ADVIEZEN VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1993</b>	25
• Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid	27
1. De zeehavenpolitiek op EG-niveau en het overleg dienaangaande: betrokkenheid van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Havencommissie	29
2. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie m.b.t. de opvolging van het Europese havenbeleid	30
• Samenvatting van het advies aan de minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen	33
Inhoudstafel	34
Inleiding	34
1. Uitgangspunten voor de hervorming van het havenbeheer en het havenbeleid	36
2. Alternatieve voorstellen en commentaar bij het ontwerp-decreet	45
• Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent	49
1. Inleidende beschouwingen	50
2. Onderzoek van het project	51
3. Samenvatting van de besprekingen in de werkgroep	65
4. Conclusies van de Commissie	67



• Meerjarenprogramma voor de havens 1994 - 1996:	
de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies	69
Inleiding	70
1. De te volgen aanpak voor de voorbereiding van een standpunt over de meerjarenprogrammering van de havens	72
2. Een eerste uitwerking van het advies	75
Bijlage:	85
Parameters waarover aan de havenbesturen bijkomende informatie werd gevraagd met het oog op de bespreking van het driejarenprogramma	85
Beschikbare informatie voor de projecten door de havens voorgesteld - samenvatting	86
<b>TWEEDE AMBTSTERMIJN VHC</b>	91
Uiteenzetting van Theo Kelchtermans, Vlaamse minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden	92
<b>STATISTISCHE GEGEVENS</b>	97
1. Inleiding	98
2. De prestaties van de Vlaamse havens in 1993	98
3. De verschillende statistische bronnen	100
4. Statistische gegevens	101
<b>OVERZICHT ADVIEZEN VLAAMSE HAVENCOMMISSIE</b>	131





## LAAMSE HAVENCOMMISSIE

Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC). Een besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze moet:

- algemene beleidsobjectieven uitwerken voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- voorstellen formuleren voor de beheers- en exploitatiestructuren en de onderlinge concurrentievoorwaarden;
- voorstellen ontwerpen om het complementaire karakter en de samenwerking van de havens te bevorderen;
- voorstellen doen over alle hinterlandverbindingen en de rol van de havens in het exportbeleid;
- interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid voorbereiden; deze algemene beleidsobjectieven uitwerken in concrete infrastructuurplannen en projecten.

Vóór 1 juli van elk jaar brengt de Havencommissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar. Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De commissie adviseert over de sociaal-economische studie van nieuwe projecten met een totale kostprijs van meer dan 300 miljoen frank.

De adviezen worden gericht tot de Vlaamse minister van openbare werken. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemotiveerd afwijken.

# SAMENSTELLING

---

• • • • • • • • **COMMISSIE (op 09.06.1994)** • • • • • • • •

## VOORZITTER MET RAADGEVENDE STEM

---

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

## LEDEN

---

*Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:*

### ANTWERPEN:

- Cools Hubert (burgemeester van Antwerpen)
- Devroe Jan (schepen van Antwerpen)

### GENT:

- Wijnakker Raoul (eerste schepen van Gent)

### OOSTENDE:

- Goekint Julien (burgemeester van Oostende)

### ZEEBRUGGE:

- Traen Fernand (voorzitter MBZ - Zeebrugge)

*Vertegenwoordigers van de werknemers:*

### ABVV:

- Baete Bob (nationaal secretaris havens BTB)
- Fermon Frans (algemeen secretaris ACOD)
- Voorhamme Robert (nationaal secretaris ABVV)

### ACLVB:

- Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

### ACV:

- Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)
- Janssens John (nationaal voorzitter CCVD)
- Jonckheere Fernand (secretaris gewestelijk verbond ACV Oostende)
- Naveau Vic (nationaal secretaris LBC - NVK)

*Vertegenwoordigers van de werkgevers:*

### NCMV:

- Bortier Johan (economisch adviseur NCMV)
- Thys Petrus (voorzitter NCMV)

### VEV:

- Clémer Guy (directeur studiedienst VEV)
- Pellens Jan (beheerder Vlaamse Havenvereniging)
- Restiau Robert (vertegenwoordiger Vlaamse Havenvereniging)
- Verboven Maurice (directeur-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Antwerpen)
- Vermeulen Marc (secretaris-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Gent)
- Vierstraete André (beheerder Vlaamse Havenvereniging)

In 1993 kwam de Vlaamse Havencommissie 4 keer samen: op 17 februari, 25 juni, 13 juli en 23 december.



*Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:*

**SPOORVERVOER:**

- Martens Antoine (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS)

**WEGVERVOER:**

- De Laet Gustaaf (voorzitter SAV - Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer)

**BINNENSCHIEPVAART:**

- Parmentier Octaaf (voorzitter Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenvaart-organisaties)

• • • • • • • • • **DAGELIJKS BESTUUR** • • • • • • • • •

*Voorzitter met raadgevende stem:* Winkelmans Willy

*Leden:* Clémer Guy (VEV), Cortebeeck Luc (ACV), Devroe Jan (Antwerpen), Goekint Julien (Oostende), Thys Petrus (NCMV), Traen Fernand (Zeebrugge), Voorhamme Robert (ABVV), Wijnakker Raoul (Gent)

*Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:*

- Secretaris-generaal SERV: Muyters Philippe
- Secretaris VHC: Poelvoorde Etienne

In 1993 kwam het dagelijks bestuur 11 keer samen: 20 januari, 17 maart, 1 en 21 april, 19 mei, 16 juni, 7 juli, 15 september, 20 oktober, 17 november en 15 december.

• • • • • • • • • **SECRETARIAAT VHC** • • • • • • • • •

*Secretaris:* Poelvoorde Etienne

*Medewerkers:* Merckx Jean-Pierre, Schurmans Ingrid

## • • • • • • • • • • **WERKGROEPEN** • • • • • • • • • •

De werkgroepen zijn als volgt samengesteld:

- vertegenwoordigers van de organisaties en instellingen opgenomen in de commissie;
- externe deskundigen gekozen door de commissie op voorstel van de voorzitter;
- ambtenaren van het gemeenschapsministerie "Leefmilieu en Infrastructuur - Bestuur van de Waterwegen".

De secretaris van de commissie is voorzitter van deze werkgroepen.

In het algemeen hebben deze werkgroepen een uitsluitend voorbereidende opdracht ten aanzien van het dagelijks bestuur en de commissie. Ze worden naargelang van de adviesvragen en van algemene opdrachten uitgaande van het dagelijks bestuur en de commissie ingeschakeld in de voorbereiding van adviezen en aanbevelingen.

Bij de oprichting van de VHC werden vier werkgroepen in het leven geroepen: "Beleidsvoorbereiding", "Infrastructuur", "Beheer en Concurrentie" en "Financiering". In de loop van de jaren, werden in functie van de adviesvragen nog een aantal ad hoc werkgroepen opgericht. In 1993 werd geen enkele nieuwe werkgroep opgericht.

Omdat de VHC eind 1993 aan een tweede ambtstermijn begon, heeft het dagelijks bestuur begin 1994 na een grondige evaluatie beslist om alle bestaande werkgroepen te vervangen door 2 nieuwe:

- 1) Werkgroep "Havenprojecten en Driejarenprogramma": deze werkgroep zal in de toekomst vooral belast worden met de voorbereiding van de concrete investeringsdossiers en met de methodologie, de aanpak en de uitwerking van het driejarenprogramma;
- 2) Werkgroep "Strategie en Planning": deze werkgroep zal worden belast met vraagstukken over de planning op lange termijn en de concurrentieverhoudingen tussen de havens (Vlaamse havens onderling en in internationaal verband).





## VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD  
VAN VLAANDEREN

### WETGEVING

---

**4 APRIL 1990 - Decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985  
op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen  
(Belgisch Staatsblad - 23.06.1990)**

**Artikel 7quater.** Bij de Raad wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

**Art. 7quinquies.** De Raad staat in voor het verstrekken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

**15 NOVEMBER 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting  
en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie  
(Belgisch Staatsblad - 17.02.1990)**

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 3;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 25 oktober 1989;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het past tot een dringende oprichting te komen van de Vlaamse Havencommissie teneinde de Vlaamse Executieve te adviseren bij het uitwerken van de Vlaamse Havenpolitiek, rekening houdend met een aantal hoogdringende vraagstukken zowel op het vlak van de investeringen, de concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse havens, als wat de exploitatie- en beheersstructuren betreft;

Op de voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer;

Na beraadslaging,

Besluit:

## HOOFDSTUK I. - Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

**Artikel 1.** Er wordt een adviserende commissie "Vlaamse Havencommissie" opgericht, hierna genoemd de Commissie.

**Art. 2 § 1.** De Commissie heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren bij de voorbereiding van het havenbeleid. Deze bijdrage houdt onder meer in:

- het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- het uitwerken van voorstellen voor beheers- en exploitatiestructuren van en concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden, tarieven...);
- het ontwerpen van voorstellen tot bevordering van het complementair karakter van de zeehavens door een grotere specialisatie inzake trafiek en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens;
- het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens en hun rol in het exportbeleid;
- het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;
- het uitwerken van deze algemene beleidsobjectieven in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

**§ 2.** Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

- het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen.

Onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse Executieve ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de trafiekprognoses op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse Havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectoriële analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest aangewezen evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;

- overleg te organiseren tussen alle direct betrokken partijen rond alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid en mede hierdoor de samenwerking tussen de havens te bevorderen.

**§ 3.** Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar.

**§ 4.** De Commissie zal bovendien een advies verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die in het eerstvolgende begrotingsjaar worden voorgesteld en waarvan de kostprijs over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan 300 miljoen frank.

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies dient uitgebracht te worden.

**§ 5.** De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken. Dit jaarprogramma kan ook sociaal-economische evaluaties omvatten van nieuwe projecten.

Dit programma moet door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer worden goedgekeurd.

De Commissie kiest de onderzoekers en de begeleidingscommissies voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

**Art. 3.** De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

## HOOFDSTUK II. - Samenstelling en werking

**Art. 4 § 1.** De Commissie bestaat uit een voorzitter en vierentwintig leden.

**§ 2.** Acht leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

**§ 3.** Acht leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

**§ 4.** Vijf leden vertegenwoordigen de respectieve havenbesturen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer volgens de hiernavolgende verhouding:

- havenbestuur van Antwerpen: twee;
- havenbestuur van Zeebrugge: één;
- havenbestuur van Gent: één;
- havenbestuur van Oostende: één.

**§ 5.** Drie leden vertegenwoordigen instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer, het wegvervoer en de binnenscheepvaart en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

**§ 6.** De voorzitter wordt benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

**§ 7.** De voorzitter en de leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

**§ 8.** Ontslagnemende leden worden vervangen door respectieve vertegenwoordigers benoemd door de Vlaamse Executieve. Ze vervullen het mandaat van het ontslagnemend lid.

**Art. 5.** De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan steeds de bijeenkomsten van de Commissie bijwonen of erop uitgenodigd worden.



**Art. 6 § 1.** De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, de goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige leden.

**§ 2.** Van een eensluidend advies van de Commissie kan de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer slechts afwijken mits een motivering.

**§ 3.** Bij de conclusies van de Commissie betreffende de onderzoeksrapporten, zoals omschreven in artikel 2, § 4, kan een onderscheid worden gemaakt tussen algemeen aanvaarde conclusies en afwijkende standpunten.

**Art. 7.** De leden van de Commissie kunnen beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse Executieve via de functioneel bevoegde Minister.

**Art. 8.** In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht om bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek te onderwerpen.

**Art. 9.** De Commissie stelt een reglement van orde op, dat onder meer voorziet in:

- a) de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
- b) de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
- c) de voorwaarde dat de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse Executieve, via de functioneel bevoegde Minister;
- d) de bevoegdheden van de voorzitter;
- e) de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het dagelijks bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
- f) de bekendmaking van de handelingen;
- g) de opdracht en de rol van het secretariaat.

**Art. 10 § 1.** Het secretariaat van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

**§ 2.** Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

- de administratieve ondersteuning van de havencommissie;
- de redactie van ontwerp-adviezen;
- ontwerp-onderzoeksprogramma's en ontwerp-verslagen;
- het uitvoeren van toevertrouwde opdrachten en de coördinatie van uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen.

**Art. 11.** De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Executieve van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Executieve, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen, op het vlak van toelagen, presentiegelden en vergoedingen wegens reis- en verblijfkosten.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en worden de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen beschouwd als hebbende de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt voorzien ten bedrage van 90.000 frank per jaar.

**Art. 12.** De werkingskosten van de Commissie vallen ten laste van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Een dotatie aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen zal hiervoor voorzien worden.

**Art. 13.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,  
G. GEENS

Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve,  
Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie,  
N. DE BATSELIER

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer  
J. SAUWENS

A C T I V I T E I T E N



# WERKING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE: EEN OVERZICHT

---

## • • • • • DAGELIJKS BESTUUR • • • • •

In 1993 kwam het dagelijks bestuur 10 keer samen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen worden de ontwerp-adviezen die de commissie worden voorgelegd, door het dagelijks bestuur voorbereid.

Van januari tot begin april heeft het dagelijks bestuur het grootste deel van haar tijd gewijd aan de voorbereidingen van een ontwerp-decreet i.v.m. een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen. Hierbij brachten de voorzitter en de secretaris regelmatig verslag uit van hun - louter technische - werkzaamheden binnen de stuurgroep die hiervoor opgericht werd op het Kabinet van Openbare Werken. Het verslag van die stuurgroep werd ook behandeld binnen het dagelijks bestuur. Ter afronding werd midden april door de minister "het ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen" voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Het dagelijks bestuur wijdde nog drie vergaderingen aan de bespreking van dit ontwerp-decreet. Eind juni werd hieromtrent een ontwerp-advies voorgelegd aan de voltallige commissie.

In januari heeft het dagelijks bestuur zich ook gebogen over een "Ontwerp-standpunt m.b.t. de opvolging van de internationale aangelegenheden aangaande havens". Dit ontwerp-standpunt was het resultaat van de werkzaamheden - afgerond eind 1992 - van een ad hoc werkgroep. In april besprak het dagelijks bestuur nog een technische nota met "aanvullingen op de richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten". Deze nota was opgesteld door het secretariaat na grondige voorbereiding hiervan in een ad hoc werkgroep "Evaluatie Beleidsinstrumenten". Ze moest een antwoord geven op de vraag van de minister over het nut van een "Economische Impact Studie" en "Strategische positioneringstechnieken" als analyse-instrumenten bij de voorbereiding van een infrastructuurproject.

In juni werd door de minister de adviesvraag over het "Rollend Driejarenprogramma 1994-1996" overgemaakt aan de Havencommissie. Deze sluit aan bij de adviesvraag van de minister (in maart 1993) over de vrije beleidsruimte. Het dagelijks bestuur belast de werkgroep "Infrastructuur" met de voorbereidende werkzaamheden. In juli werd door het dagelijks bestuur een volledige bijeenkomst aan de bespreking van het ontwerp-advies gewijd. Er werd toen beslist dat een advies op dat ogenblik niet mogelijk was. Er werd zodoende geopteerd voor de formule van een brief. Hierin wordt aan de minister gemeld dat de commissie er zich toe engageert om "op korte termijn een globale afweging te maken van een aantal projecten die in aanmerking komen voor uitvoering in de eerstkomende jaren en waarover de Vlaamse regering nog een beslissing moet nemen". Het secretariaat werd belast met het opmaken van een ontwerp-advies waarin die globale afweging opgenomen



werd. Hiervoor werden door het secretariaat de nodige contacten gelegd met de havenbesturen en de administratie. Tijdens de tweede helft van 1993 werd het ontwerp-advies herhaaldelijk bijgestuurd door het dagelijks bestuur. Op 23 december 1993 werd het uiteindelijke resultaat voorgelegd aan de commissie.

De minister vroeg op 12 oktober 1993 een advies over het project "Kanaal Gent-Terneuzen, Kluizendokcomplex". Op basis van een verslag van de Werkgroep "Infrastructuur" bereidde het dagelijks bestuur dit advies voor.

Hiernaast heeft het dagelijks bestuur een evaluatie gemaakt van het Benelux-Zeehavenoverleg.

## • • • COMMISSIE: OVERZICHT VAN DE AGENDAPUNTEN • • •

### 17 FEBRUARI

- Een aanbeveling over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. het internationale overleg over het havenbeleid wordt unaniem goedgekeurd.
- Standpunt m.b.t. voorstellen voor het Benelux-Zeehavenoverleg.
- Voorbereiding ontwerp-decreet over het havenbeheer.

### 25 JUNI

- Een advies over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen wordt unaniem goedgekeurd (over enkele punten werd tijdens de vergadering verdeeld gestemd).

### 13 JULI

- Goedkeuring van een brief van de VHC naar de minister over het rollend driejarenprogramma 1994 - 1996.

### 23 DECEMBER

- Een advies over het Kluizendok te Gent wordt unaniem goedgekeurd.
- Advies over het meerjarenprogramma voor de havens, toegepast op de periode 1994 - 1996. Over de eerste 17 blz, plus over blz 23 en 24, van het advies wordt gestemd: het wordt met twintig tegen één stem goedgekeurd. De volgende blz worden tijdens een volgende vergadering behandeld.
- Ter gelegenheid van de tweede ambtstermijn van de Vlaamse Havencommissie spreekt de voorzitter een intentieverklaring uit.
- In aansluiting daarop spreekt ook de heer Theo Kelchtermans, minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden de Commissie toe.





## • • • • • WERKGROEPEN • • • • •

Als voorbereiding van de door het dagelijks bestuur en de Havencommissie behandelde dossiers gingen in de loop van 1993 acht werkgroepvergaderingen door. De werkgroep "Infrastructuur" is de enige "oorspronkelijke" werkgroep (tegelijktijd met de Havencommissie in het leven geroepen) die heeft vergaderd. Daarnaast hebben nog 2 andere werkgroepen, die in de loop van 1992 werden opgestart, hun werkzaamheden verder gezet.

De werkgroep "Infrastructuur" heeft, zoals de vorige jaren gewerkt aan de adviesvraag over het rollend driejarenprogramma 1994-1996. Deze werkgroep werd ook ingeschakeld voor de uitwerking van het "Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent".

De werkgroep "Evaluatie Beleidsinstrumenten" vervolgde haar werkzaamheden van 1992. Zij had de opdracht om de procedure van projectevaluatie en vooral de nieuwe analysemethodes m.n. de economische impactstudie en de strategische positionering, die bij projectevaluatie worden gebruikt, te onderzoeken, te evalueren en eventueel voorstellen te doen die de projectevaluatie kunnen optimaliseren. Deze werkgroep rondde haar werkzaamheden af in februari 1993 en droeg haar slotnota ter bespreking over aan het dagelijks bestuur.

Hiernaast beëindigde tevens de studiegroep "Statistiek" haar opdracht. Deze studiegroep werd in 1992 opgericht om een reeks havenstatistieken aan te leggen waarvan dan een gedeelte in het jaarverslag zou kunnen verschijnen. Deze statistieken werden zodoende reeds gebruikt in het jaarverslag van 1992 en werden bijgewerkt om in voorliggend jaarverslag te verschijnen.





## 1993, START VAN DE TWEEDE AMBTSTERMIJN

1993 wordt in eerste instantie gekenmerkt door het ingaan van de "2de ambtstermijn". Daarnaast werd het debat over het havenbeheer afgerond en 2 dossiers m.b.t. het investeringsbeleid behandeld.

### AFWERKING VAN HET DOSSIER OVER HAVENBEHEER

In 1993 werd op het niveau van de Vlaamse Havencommissie het belangrijke dossier over de toekomstige beheersvorm van de Vlaamse havens afgerond. De eerste besprekingen omtrent dit dossier dateren van maart 1991. Dit mondde uit in een aanbeveling die op 25 maart 1992 werd overhandigd aan de minister. Als antwoord op deze aanbeveling werkte de minister een "voorstel van ontwerp-decreet i.v.m. een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen" uit. Dit ontwerp-decreet werd op 8 april 1993 ter advisering overgemaakt aan de VHC.

Bij de onderhandelingen omtrent dit ontwerp-decreet heeft de overlegfunctie van de Havencommissie optimaal gewerkt. Ze is er immers in geslaagd om de belangenverschillen die er tussen het gewest en de lokale besturen rond dit dossier bestonden te overbruggen en te verzoenen. Op 25 juni 1993 heeft de Vlaamse Havencommissie een unaniem advies<sup>1</sup> gegeven over het voorgelegde ontwerp-decreet. Ze heeft zodoende een grote inspanning geleverd om tot een bevredigende consensus te komen voor alle partners. Men kan dus terdege stellen dat met de advisering van dit ontwerp-decreet een belangrijke doorbraak bereikt is betreffende het complexe dossier over het havenbeheer.

De SERV kon tevens vaststellen dat de Vlaamse regering terdege rekening heeft gehouden met de aanbevelingen van de Havencommissie. Op 1 oktober 1993 werd immers een herwerkt ontwerp-decreet aangaande havenbeheer ter advisering voorgelegd aan de SERV. Na advisering door de SERV, op 10 november 1993, en aanpassingen door de Vlaamse regering werd het ontwerp-decreet voorgelegd aan de Raad van State. Deze bracht haar advies uit op 8 maart 1994.

<sup>1</sup> Dit heeft betrekking op de globaliteit van het ontwerp-decreet. Bij de bespreking van de onderscheiden onderdelen van het advies is op 2 punten verdeeld gestemd door aanwezige stemgerechtigde leden.

### INVESTERINGSBELEID

In 1993 werd de Vlaamse Havencommissie geconfronteerd met drie adviesvragen die zich binnen het investeringsbeleid situeren. Dit zijn:

1. De adviesvraag over het Kluizendokcomplex;
2. De adviesvraag over de vrije beleidsruimte;
3. De adviesvraag over het Rollend Driejarenprogramma.

Hierna worden deze drie adviesvragen belicht. Adviesvraag 2 en 3 vormen een geïntegreerd geheel en worden onder punt 1 samen belicht.

### 1. INVESTERINGSPROJECT HET KLUIZENDOKCOMPLEX

In 1993 heeft de Havencommissie slechts één investeringsproject geadviseerd met name de bouw van een Kluizendokcomplex. De Havencommissie speelt een essentiële rol in de besluitvorming van de Vlaamse regering over concrete investeringsprojecten en de investeringsprogrammering. Het oprichtingsbesluit stelt uitdrukkelijk de adviesbevoegdheid van de Havencommissie voorop voor alle investeringsprojecten van meer dan 300 mln.

Op 23 december 1993 sprak de commissie zich unaniem positief uit over "het advies over het Kluizendokcomplex". De commissie vindt - rekening houdend met de bespreking van de resultaten van de kosten-batenanalyse en de strategische overwegingen die voor dit project werden aangebracht - de uitvoering van het Kluizendokproject verantwoord. De Vlaamse Havencommissie sluit zich aan bij de voorgestelde spreiding van de aanleg tussen 1994 en 2000. De integratie van dit project in een havenoverschrijdende Vlaamse havenstrategie en zijn fasering in het meerjarenprogramma van de Vlaamse Havencommissie zal het voorwerp uitmaken van een totale afweging.



## **2. DE ADVIESVRAAG OVER DE VRIJE BELEIDSRUIMTE EN DE ADVIESVRAAG OVER HET ROLLEND DRIEJARENPROGRAMMA**

Op 22 maart 1993 heeft de Vlaamse minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden een advies over "de vrije beleidsruimte voor haveninvesteringen voor de eerstkomende 10 jaar" gevraagd. Het dagelijks bestuur heeft hierop aan de minister schriftelijk medegedeeld dat de concrete invulling van deze vrije beleidsruimte het voorwerp zou uitmaken van het rollend driejarenprogramma 1994-1996.

De adviesvraag over het rollend driejarenprogramma 1994-1996 heeft de Vlaamse Havencommissie ontvangen op 9 juni 1993. Ze werd zodoende geconfronteerd met een zeer moeilijke discussie gezien de behoefte aan investeringen in de verschillende havens voor de komende jaren immers in grote mate de budgettaire middelen overtreft. Er bestond tevens geen consensus meer om de tot dan toe gebruikte methode voor het opstellen van het driejarenprogramma aan te houden. Zowel op het niveau van het dagelijks bestuur als op het niveau van de commissie werd hieraan een grondig maar tevens moeilijk debat gewijd.

Op de commissievergadering van 23 december werd er geen totale consensus bereikt omtrent het advies over het rollend driejarenprogramma. Toch werden er een aantal zeer belangrijke beslissingen naar de toekomst toe genomen. Men is het er binnen de Vlaamse Havencommissie over eens dat de havenuitbouw tot op heden, teveel geleid werd door de voortgang van procedures en niet door de intrinsieke prioriteiten van ieder project afzonderlijk. Hiernaast vinden de commissieleden ook dat in het verleden bij de advisering van projecten te weinig rekening werd gehouden met de weerslag die eventuele andere nog te beslissen projecten op de resultaten kunnen hebben. Gezien nochtans het belang van de reeds bereikte vooruitgang aangaande het debat omtrent het evalueren van het driejarenprogramma heeft de commissie geopteerd om een tussentijds advies uit te brengen "Meerjarenprogramma voor de havens 1994-1996: noodzaak van een globale afweging". Hierin deelt ze mede dat ze een globale afweging wenst te maken van een aantal projecten die in aanmerking komen voor uitvoering in de eerstkomende jaren en waarover de Vlaamse regering nog een beslissing moet nemen. Om deze voorgenomen doelstelling te kunnen bereiken werd beslist dat over de concrete invulling van de criteria nog verder moet worden gedebatteerd.

## **TWEDE AMBTSTERMIJN VOOR DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE**

Op 23 december 1993 werd door professor Willy Winkelmanns, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, een intentieverklaring afgelegd ter gelegenheid van de ingang van de tweede ambtstermijn van de Vlaamse Havencommissie. In zijn toespraak benadrukte de voorzitter dat om tot een coherent zeehavenbeleid te kunnen komen, men havenoverschrijdend moet gaan denken. De Havencommissie heeft in dat opzicht reeds een aantal belangrijke stappen gezet. Door havenoverschrijdend te werken worden terzelfdertijd zowel de belangen van de haven en van de economie behartigd. Om dit te bereiken moeten alle mogelijke projecten op een objectieve wijze geanalyseerd en geëvalueerd worden. Medewerking van de havens is in dit opzicht onontbeerlijk. Door het uitwerken van een globale afweging, binnen de schoot van de Havencommissie, zal deze zich nog beter kunnen profileren in haar rol die ze moet vervullen bij het uitstippelen van het havenbeleid in Vlaanderen. Een advies binnen de Havencommissie ontstaat op interactieve wijze. Het wordt opgebouwd via het overleg tussen enerzijds de sociale partners en vertegenwoordigers van de landvervoersmodi en anderzijds de havens. Het is bij dit overleg wel steeds belangrijk dat alle partijen er rekening mee houden dat de havens over het algemeen steeds belanghebbende partij zijn.

Om de werking van de Havencommissie nog verder te valoriseren pleit de voorzitter voor:

- op het niveau van het secretariaat nog meer techno-economisch studiewerk;
- binnen de werkgroepen het uitbreiden van het onderzoek op het vlak van de financiering, de achterlandverbindingen en de marktevoluties;
- meer duidelijkheid aangaande de rol en mogelijke samenwerking met belanghebbende ministeries;
- opvolging van thema's die bepalend kunnen zijn voor de havenontwikkeling in de toekomst bv. het Europese vervoerbeleid, milieureglementeringen enz.

In aansluiting op deze uiteenzetting heeft ook de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden, voor dezelfde gelegenheid een toespraak tot de Commissie gehouden (zie ook bijlage 1).

ADVIEZEN VLAAMSE  
HAVENCOMMISSIE 1993



**AANBEVELING VAN DE VLAAMSE  
HAVENCOMMISSIE  
OVER DE BETROKKENHEID  
VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP EN DE  
VLAAMSE HAVENCOMMISSIE M.B.T.  
INTERNATIONAAL OVERLEG  
OVER HAVENBELEID**

Brussel, 17 februari 1993

Naar aanleiding van een vraag van het directiecomité van het Benelux-zeehavenoverleg over de toekomst van dit overleg heeft het Dagelijks Bestuur van de Vlaamse Havencommissie een algemene bespreking gehouden over het belang van internationaal overleg voor het Vlaamse Havenbeleid.

Daarbij werd meer in het bijzonder vastgesteld dat de activiteiten van de Europese Commissie in het kader van het Europees vervoerbeleid in toenemende mate hun weerslag kunnen en zullen hebben op de Vlaamse havenpolitiek.

Vooralsnog is de aandacht vooral uitgegaan naar het - overigens zeer beperkte -overleg binnen het kader van Benelux.

De impact van een te verwachten uitbreiding van de EG-initiatieven en activiteiten op het havenbeleid vergen in de toekomst een grotere aandacht.

In opdracht van het Dagelijks Bestuur heeft het secretariaat van de Havencommissie in samenspraak met vertegenwoordigers van de havens, de sociale partners en de vervoermodi een evaluatie gemaakt van het bestaande internationaal overleg en een voorstel uitgewerkt voor een grotere betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap daarbij en de rol van de Vlaamse Havencommissie. Na bespreking in het Dagelijks Bestuur is dit voorstel de Vlaamse Havencommissie voorgelegd en goedgekeurd in de hiernavolgende aanbeveling.

Vooralsnog is in deze aanbeveling de nadruk gelegd op de initiatieven en activiteiten van de EG-Commissie met weerslag op het havenbeleid. De houding van de commissie t.a.v. de werkzaamheden inzake Benelux-zeehavenoverleg worden hierbij niet behandeld.

De Havencommissie wenst evenwel ook de aandacht van de Vlaamse regering te vestigen op het belang van internationaal overleg op andere niveaus dan Benelux en E.G. Daarbij wordt meer in het bijzonder gedacht aan de activiteiten van UNCTAD en de Wereldbank. In het algemeen dringt de Havencommissie erop aan dat de Vlaamse Regering toeziet op een vlotte doorstroming van deze activiteiten.

De hiernavolgende aanbeveling bevat volgende onderdelen:

- a) Situering van de activiteiten op het niveau van de EG-Commissie m.b.t. havenbeleid, met aanduiding van de betrokkenheid van ons land bij het overleg terzake.
- b) Een voorstel van de Havencommissie voor een grotere betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap.



# 1. DE ZEEHAVENPOLITIEK OP EG-NIVEAU EN HET OVERLEG DIENAANGAANDE: BETROKKENHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST EN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

---

Vooralsnog, heeft men tot op heden, nog geen gestructureerd havenbeleid gehad op het EG-niveau. Het overleg dat tot nu toe terzake gevoerd werd had een informeel karakter en vond plaats in de "Port Working Group". Genoemd overleg heeft geleid tot een eerste studie die in 1977 verschenen is in rapportvorm: "Rapport over het onderzoek naar de feitelijke situatie in de voornaamste zeehavens van de Gemeenschap". Deze fact-finding-studie werd in 1986 herzien en momenteel is men bezig aan de derde editie. In het rapport op zich kwam geen concurrentievervalsing tussen de havens aan het licht. Belangrijke conclusies van deze studies waren o.a.:

- de havenconcurrentie speelt zich vooral af in de hinterlandtransportkosten;
- de havenkosten op zich zijn relatief beperkt.

Deze "Port Working Group" werd nu geformaliseerd door de oprichting van een Europese Vereniging van de havens (ESPO). Niettegenstaande het belang van deze Vereniging maakt dit geen deel uit van het dossier dat behandeld wordt door de Vlaamse Havencommissie. De hiernavolgende aanbevelingen hebben enkel betrekking op het EG-overleg op het **niveau van de lidstaten**.

Recente initiatieven wijzen op een toenemende druk vanwege de EG op het Europese havenbeleid en op een formalisering van het EG-zeehavenoverleg. Er werd hiervoor recent een EG-werkgroep: "The Ports and Maritime Transport Group" opgericht onder toezicht van het Directoraat-Generaal voor Transport van de Commissie van de Europese Gemeenschap. De eerste vergadering van deze Werkgroep vond plaats op 1 oktober 1992 te Brussel. Naast de nationale overheid zetelen in deze Werkgroep

ook afgevaardigden van op Europees vlak georganiseerde belangengroepen.

Voor België zetelt er zodoende een afgevaardigde van het nationaal Minister van Verkeer en Infrastructuur in.

We stellen dus vast dat noch het Vlaams Gewest noch de Vlaamse havensector betrokken worden bij dit overleg op het niveau van de lidstaten.

"The Ports and Maritime Transport Group" beoogt in eerste instantie twee doelstellingen:

1. Het uitbouwen van trans-Europese netwerken waarvan havens een onderdeel vormen en waarbinnen havens van communautair belang aangeduid zullen worden.
2. Het bepalen van criteria voor steunverlening aan landen van het Cohesiefonds.

Dit alles moet immers kaderen binnen het in 1990 gepubliceerde actieprogramma van de Commissie van de Europese Gemeenschap "Towards Transeuropean networks for a community action program". Hierin is immers een luik transport opgenomen met o.m. zeetransport, gecombineerd vervoer, wegtransport e.d.

Het is vooral de bedoeling van de Europese Commissie, door de oprichting van die nieuwe werkgroep, dat de havens in de toekomst meer zouden samenwerken en dat ze via dit orgaan meer informatie zouden verkrijgen die de Commissie kan helpen bij het vaststellen van haar politiek t.a.v. de Europese havens. Het is daarbij niet uit te sluiten dat we hiermee een toenemend gewicht krijgen vanwege de EG inzake het te voeren havenbeleid alsook concrete richtlijnen m.b.t. nationale investeringssteun voor haveninvesteringen.



## 2. AANBEVELING VAN DE VLAAMSE HAVEN-COMMISSIE M.B.T. DE OPVOLGING VAN HET EUROPESE HAVENBELEID

---

### 2.1. DE GEWESTELIJKE BEVOEGDHEID INZAKE HAVENS MOET DOORGETROKKEN WORDEN TOT OP HET NIVEAU VAN HET EUROPEES OVERLEG

Sinds de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervormingen der instellingen gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, is het havenbeleid in België een regionale materie. Deze duidelijke bevoegdheidsafbakening wordt echter niet aangehouden bij de Belgische voorbereiding van het Europees overleg inzake havenbeleid.

Zoals reeds vermeld is er geen expliciete vertegenwoordiging van het Vlaamse Gewest. België wordt enkel vertegenwoordigd door een ambtenaar van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en een afgevaardigde van de Belgische Redersvereniging. Noch het Vlaamse Gewest noch de Vlaamse havensector in zijn globaliteit (havens, werkgevers en werknemers) worden bij dit overleg betrokken.

Doch gezien het belang dat de Europese Commissie hecht aan de nieuwe werkgroep "The Ports and Maritime Transport Group" en het globaal initiatief dat ze neemt inzake havenbeleid is het ondenkbaar dat onze Vlaamse havens op dit Europese politieke niveau niet vertegenwoordigd worden.

Men mag immers niet uit het oog verliezen dat de Europese Commissie - om de Europese netwerken<sup>1</sup> uit te bouwen - een algemeen Europees havenbeleid wil voeren. Ze wil hiervoor in eerste instantie criteria vastleggen om te bepalen welke havens van communautair belang zijn.

Indien men over netwerken spreekt binnen de EG wordt o.a. gedacht aan de spoorwegen, de binnenscheepvaart, de autosnelwegen, de havens en de kustvaart. Zoals uit EG-werkdocumenten blijkt is het de bedoeling dat door deze trans-Europese netwerken zowel de uithoeken: de eilanden en schiereilanden van de EG, beter met de kernlanden van de EG zouden verbonden worden, als dichtbij gelegen niet EG-landen met EG-landen. Hoofddoel is immers het verbeteren van de mobiliteit zonder negatieve effecten voor het milieu en/of de omgeving. De eenmaking van Europa moet immers leiden tot meer handel en het trans-Europese netwerk moet

ervoor zorgen dat alle delen van de Europese markt kunnen genieten van de zodoende gecreëerde voordelen.

De richtlijnen voor de uitbouw van een dergelijk trans-Europees netwerk m.b.t. maritiem vervoer moeten in overeenstemming zijn met het subsidiariteitsprincipe<sup>2</sup>. De doelstellingen van de maritieme richtlijnen moeten gebaseerd zijn op:

- de betreffende politiek en plannen van de lidstaten en van de EG;
- het principe van vrije en eerlijke concurrentie tussen de havens onderling.

Rekening houdend met het subsidiariteitsprincipe, wil de EG - om de trans-Europese netwerken te kunnen realiseren - op gemeenschapsniveau vaststellen waar:

1. zich de "bottlenecks" en "missing links" situeren;
2. het netwerk moet uitgebreid worden om isolatie van bepaalde regio's te verminderen en de ontwikkeling te bevorderen;
3. harmonisering van netwerkenproblemen tussen twee verschillende staten.

Het is aan de lidstaten om de projecten concreet uit te werken. Ze kunnen ook afzonderlijke voorstellen formuleren die kaderen binnen de algemene doelstelling.

Het is aan de lidstaten om de projecten concreet uit te werken. Ze kunnen ook afzonderlijke voorstellen formuleren die kaderen binnen de algemene doelstelling.

**Gezien de belangrijkheid van de Vlaamse havens voor de totale Vlaamse economie stelt de Vlaamse Havencommissie voor dat de Vlaamse Executieve, zonder dralen, bij de Nationale Regering zou aandringen dat, de formele regels van de vertegenwoordiging van België op het niveau van de EG in acht genomen, het Vlaamse Gewest een doorslaggevende rol kan vervullen bij de totstandkoming van Belgische standpunten m.b.t. de Europese havenpolitiek.**

---

<sup>1</sup> Het betreft hier de uitbouw van het trans-Europees netwerk zoals verwoord in Art. 129 b en 129 c van het verdrag van Maastricht

<sup>2</sup> Zoals vermeld wordt in Art. 3 b van het Verdrag van Maastricht



## 2.2. DE VOORBEREIDING VAN HET VLAAMSE STANDPUNT VOOR HET EG-OVERLEG: DE ROL VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

De slagkracht van de Vlaamse betrokkenheid wordt bevorderd door een degelijk gestructureerde voorbereiding en het innemen van een gezamenlijk standpunt naar het EG-overleg toe. Het forum bij uitstek daarvoor is de Vlaamse Havencommissie. Overigens heeft de Vlaamse Havencommissie bij haar oprichting expliciet de opdracht meegekregen "het interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid voor te bereiden" (art. 2 § 1 van het oprichtingsbesluit van 15 november 1989).

In eerste instantie - en volledig in overeenstemming met de eigenlijke adviesopdracht - zal de Vlaamse havencommissie bij deze problematiek optreden als ADVIESORGAAN voor de Vlaamse Regering. Het is immers de Regering die - ook t.a.v. aangelegenheden van internationaal zeehavenbeleid - het beleid uitstippelt en daarvoor op de gebruikelijke manier het advies inwint van de Vlaamse Havencommissie.

De normale adviesopdracht van de Commissie vergt echter de nodige tijd voor technische voorbereiding op niveau van werkgroepen, overleg en beraadslaging op niveau van het Dagelijks Bestuur en de voltallige Commissie.

Dergelijke procedure kan een snelle en gepaste reactie en standpuntbepaling t.a.v. werkzaamheden op het niveau van de Europese Commissie in het gedrang brengen. Niettemin blijkt het om evidente redenen (de reële betrokkenheid van havens en havengemeenschappen) noodzakelijk dat de Vlaamse Regering bij de voorbereiding van haar standpunten t.a.v. werkzaamheden van de Europese Commissie voortdurend overleg pleegt met de Vlaamse Havencommissie.

Daarom stelt de Commissie voor dat de Minister een overlegforum tot stand brengt waarin de activiteiten van de Europese Commissie die een weerslag hebben op de havens van nabij gevolgd worden.

Dit overlegforum zou worden samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering en anderzijds vertegenwoordigers van de Havencommissie.

Het Secretariaat van dit overlegforum kan worden waargenomen door het Secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.

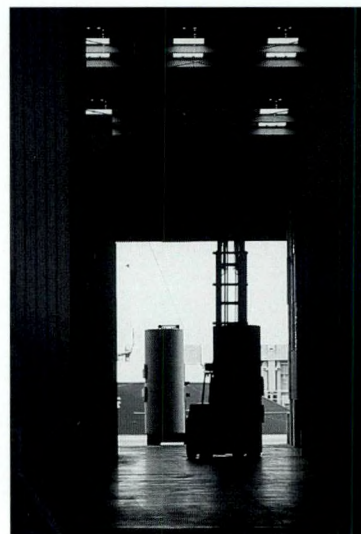
De opdracht van dit overlegforum is afgestemd op de voorbereiding van Werkgroepen van de Europese Commissie in het kader van het lidstatenoverleg en eventuele besprekingen op het niveau van de Raad.

Het overlegforum wordt samengeroepen in functie van de werkzaamheden van Werkgroepen op het niveau van de Europese Commissie en van de Raad. Binnen het overlegforum worden de standpunten voorbereid die door de Vlaamse vertegenwoordigers zullen ingenomen worden t.a.v. het internationaal overleg.

Uiteraard wordt regelmatig gerapporteerd over de ingenomen standpunten zowel t.a.v. de bevoegde Minister als t.a.v. de Havencommissie.

In geval van uiteenlopende standpunten zal de Vlaamse Havencommissie in overleg met de Vlaamse Regering een consensus trachten te bereiken.

Tenslotte is het aangewezen dat het overlegforum ook onderzoekt op welke wijze de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap bij internationaal overleg op andere niveaus kan verhoogd worden.



**SAMENVATTING VAN HET ADVIES AAN  
DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE  
AANGELEGENHEDEN OVER HET VOORSTEL  
VAN ONTWERP-DECREET VOOR EEN  
VERNIEUWD HAVENBEHEER EN HAVENBELEID  
IN VLAANDEREN<sup>1</sup>**

Brussel, 25 juni 1993

---

<sup>1</sup>In dit jaarverslag werd ervoor geopteerd om dit advies onder de vorm van een samenvatting op te nemen. Het volledige advies kan worden verkregen op het secretariaat. In deze samenvatting is het wel het eerste deel van het advies integraal opgenomen. Het spreekt vanzelf dat enkel het integrale advies de visie van de Commissie volledig weergeeft.



# INHOUDSTAFEL

---

Inleiding.

## **1. Uitgangspunten voor de hervorming van het havenbeheer en het havenbeleid.**

- 1.1** Het beheerskader voor de havenbesturen moet vertrekken van de reële behoeften van een modern havenbeheer.
- 1.2.** De expliciete keuze voor een lokale verankering is geen miskenning van de rol, de bijdrage en de bevoegdheid van het Gewest in het havenbeleid.
- 1.3.** De juridische weg om de doelstellingen te verwezenlijken.
- 1.4.** De uitvoering van de hervorming van het havenbeheer en het havenbeleid.
  - 1.4.1. Het investeringsbeleid van het Gewest in de havens: essentiële factor in de leefbaarheid van de autonome havens.
  - 1.4.2. De ter beschikkingstelling van gronden en infrastructuren door de overheden (steden en Gewest).
- 1.5.** Een basis voor een aangepast personeelsbeleid en overleg met de lokale havengemeenschap.

## **2. Alternatieve voorstellen en commentaar bij het ontwerp-decreet.**

**2.1** Algemeen.

**2.2** De afwijkingen van het ontwerp-decreet voorgesteld door de Vlaamse Havencommissie.

# INLEIDING

---

Op 8 april heeft de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd over een “voorstel van ontwerp-decreet i.v.m. een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen”. Bij deze adviesvraag was een rapport, uitgaande van een “stuurgroep inzake de financiële doorlichting van de havens, het vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen” (met bijlagen) toegevoegd.

In eerste instantie heeft de Vlaamse Havencommissie dit ontwerp - decreet beoordeeld vanuit de algemene doelstellingen die voor het “havendecreet” werden vooropgezet: een modern en aangepast beheerskader voor de havens, eenvormige en transparante werkingsvoorwaarden voor de vier havens en een decretale regeling voor het investeringsbeleid van het Gewest. Daarbij is vastgesteld dat voor de eerste doelstelling (een modern en aangepast beheerskader) het voorgelegde ontwerp-decreet in het geheel niet in overeenstemming is met de aanbeveling die de Vlaamse Havencommissie daarover op 25 maart 1992 heeft uitgebracht. Dit onderdeel van het ontwerp-decreet kan dan ook niet aanvaard worden. De overige onderdelen zijn daarentegen - afgezien van een aantal bemerkingen - wel een aanvaardbare basis.



Rekening houdend met deze vaststelling heeft het dagelijks bestuur beslist, voorafgaand aan de formulering van alternatieve voorstellen voor de opmaak van het decreet duidelijk de principiële uitgangspunten van de aanbeveling van maart 1992 te herhalen en te bevestigen. Daarbij is bovendien rekening gehouden met nieuwe elementen die door een juridisch advies (opgemaakt op vraag van de minister) zijn aangebracht.

Naast de adviesvraag over het ontwerp-decreet heeft de minister op 22 maart 1993 bovendien een advies gevraagd over “de vrije beleidsruimte voor haveninvesteringen voor de eerstkomende tien jaar”. Het advies werd gevraagd binnen de maand. Het dagelijks bestuur heeft in een brief aan de minister meegedeeld dat de concrete invulling van “de vrije beleidsruimte voor haveninvesteringen” het voorwerp zal uitmaken van het jaarlijks uit te brengen advies over het rollend driejarenprogramma. Het dagelijks bestuur was van mening dat de meer principiële vraag naar de toekomstige financiering van haveninvesteringen niet kan worden beantwoord, zonder een uitspraak over het toekomstig havenbeheer. Beide problemen zijn overigens aan elkaar gekoppeld. Ondertussen heeft de minister op 9 juni aan de Havencommissie de jaarlijkse adviesvraag over het rollend driejarenprogramma voorgelegd. Dit rollend driejarenprogramma is geïntegreerd in een tienjarenprogramma 1994 - 2003. De houding van de Havencommissie over de toekomstige beleidsruimte en het investeringsbeleid voor de havens wordt in het advies over het rollend driejarenprogramma uiteengezet. Het advies zelf bestaat uit twee delen:

- in deel 1 van het advies worden de uitgangspunten van de Havencommissie bij de beoordeling van de voorgestelde hervorming samengevat;
- in deel 2 worden alternatieve voorstellen geformuleerd voor het beheerskader voor de havenbedrijven en commentaar geleverd bij de tekst van het ontwerp-decreet. Voor het jaarverslag werd geopteerd om dit onderdeel van het advies te vervangen door een korte beschrijving van de 3 grote wijzigingen die de VHC voorstelt voor het ontwerp-decreet.

### **Het ontwerp-decreet werd - met de voorgestelde wijzigingen door de leden van de Vlaamse Havencommissie - unaniem goedgekeurd.**

Bij de bespreking van de onderscheiden onderdelen van het advies is over volgende punten als volgt gestemd door aanwezige stemgerechtigde leden:

- over de opname van “een havenintercommunale” als mogelijke beheersvorm voor het toekomstig havenbeheer:
  - voor opname van de “havenintercommunale”: de hh. Clémer, Pellens, Restiau, Bortier, Fermon, Voorhamme, Quisthoudt en Wijnakker,
  - tegen opname van de “havenintercommunale”: de hh. Cortebeeck, Janssens en Naveau,
  - onthouding: de hh. Devroe en Traen;
- over de bepaling in het decreet over personeel “Het personeelskader en het administratief en gelijkelijk statuut van het personeel worden vastgesteld door de Raad van Bestuur”:
  - voor de gecursiveerde formulering: de hh. Cortebeeck, Janssens, Naveau, Fermon, Voorhamme, Quisthoudt, Devroe, Traen, Wijnakker en Martens,
  - tegen de gecursiveerde formulering: de hh. Clémer, Pellens, Restiau en Bortier.



# 1. UITGANGSPUNTEN VOOR DE HERVORMING VAN HET HAVENBEHEER EN HET HAVENBELEID

---

## 1.1. HET BEHEERSKADER VOOR DE HAVENBESTUREN MOET VERTREKKEN VAN DE REËLE BEHOEFTE VAN EEN MODERN HAVENBEHEER

Bij de opmaak van de aanbeveling van 25 maart 1992 is de Vlaamse Havencommissie uitgegaan van de volgende essentiële vraag: welk beheerskader hebben de Vlaamse havens nodig om in de toekomst hun rol verder te kunnen vervullen en hun positie verder te kunnen handhaven? Het antwoord op die vraag moet in eerste instantie gebaseerd zijn op een goed inzicht in wat een haven en een havenbeheer uiteindelijk is. Niettegenstaande de uitgesproken openbare functie van het havenbeheer gaat het in essentie om een samenspel tussen bedrijven en havenbeheerder, om dienstverlening en prospectie met het oog op trafiekverwerving, om stimuleren van nieuwe technieken in de goederenbehandeling, om uitgesproken internationale contacten... Dat alles moeten de havenbeheerders tot stand brengen in een uiterst concurrentiële markt.

Vanuit die overwegingen werden in de aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie een aantal doelstellingen vooropgezet. De Vlaamse havenbedrijven moeten beschikken over:

- meer autonomie op het vlak van beheer en exploitatie met daaraan gekoppeld een financiële autonomie en verantwoordelijkheid;
- meer mogelijkheden om een slagvaardig commercieel beleid te kunnen voeren, met inbegrip van een grotere flexibiliteit op het vlak van het personeelsbeleid;
- alle juridische instrumenten om de havenontwikkeling te kunnen realiseren, met inbegrip van de mogelijkheid tot de oprichting van dochtervennootschappen en het nemen van participaties. Dat vergt een rechtspersoonlijkheid voor de havenbedrijven.

Van meet af aan heeft de Vlaamse Havencommissie gesteld dat de verwezenlijking van deze doelstellingen moet gebeuren met respect voor de historisch gegroeide structuren en met respect voor het openbaar karakter van de havenexploitatie. Het respect voor de historisch gegroeide structuren impliceert onvermijdelijk dat bij de uitbouw van het nieuwe beheerskader voor de havens de lokale **verankering** zwaar moet doorwegen. Enig vergelijkend onderzoek toont aan dat dergelijke lokale verankering het meest succesvol is en een garantie voor een goed havenbeheer. Omwille van het groot belang van de havens voor de regionale economie moet het Gewest verder de nodige financiële inspanningen opbrengen voor de uitbouw van haveninfrastructuur. Aan deze investeringsinspanningen beantwoordt overigens een meer dan evenredige inkomensstroom voor Stad en Gewest.

Tenslotte heeft de Vlaamse Havencommissie een aanzet gegeven tot de hervorming van het havenbeheer vanuit de zeer concrete bezorgdheid om voor de vier havens de bestaande beperkingen en knelpunten, verbonden aan hun huidige statuut op te heffen. Bovendien moest de voorgenomen hervorming leiden tot eenvormige werkingsvoorwaarden en vooral een transparantie in die werkingsvoorwaarden garanderen.



## 1.2. DE EXPLICIETE KEUZE VOOR EEN LOKALE VERANKERING IS GEEN MISKENNING VAN DE ROL, DE BIJDRAGE EN DE BEVOEGDHEID VAN HET GEWEST IN HET HAVENBELEID

De hervorming die wordt voorgesteld in het voorgelegde ontwerp-decreet vertrekt in theorie van een grotere autonomie en responsabilisering van de havenbedrijven. In de praktijk wordt de hervorming echter zodanig uitgewerkt dat daarvan nog weinig overeind blijft. Deze evolutie is het gevolg van de opvatting dat het Gewest slechts zijn doelstellingen inzake havenbeleid zou kunnen realiseren door een verregaande controle en toezicht op het beheer van de havens. Finaal zullen de voorstellen van het ontwerp-decreet neerkomen op een grote betrokkenheid van het Gewest in de commerciële strategie van de havens. Een dergelijke opvatting staat diametraal tegenover de doelstellingen die de Vlaamse Havencommissie had vooropgezet. Dat betekent niet dat de Vlaamse Havencommissie de rol, de bijdrage en de bevoegdheid van het Gewest zou negeren. Integendeel! Ze zijn alleen niet dezelfde als die van een havenbedrijf, dat hoofdzakelijk in een zeer concurrentiële omgeving moet functioneren.

In het havengebeuren vervult het Gewest volgende functie:

- **de uitbouw van de infrastructuur:** in het licht van algemeen sociaal-economische doelstellingen financiert het Gewest in substantiële mate de haveninfrastructuur. Het Gewest waakt over de goede aanwending van de middelen en beslist - na advies van de Vlaamse Havencommissie - over de prioriteiten die daarbij moeten in acht genomen worden. Het spreekt vanzelf dat het Gewest aan de investeringen in haveninfrastructuur een post-factum evaluatie kan koppelen. Deze evaluatie kan onder meer betrekking hebben op de verwachte trafiek, op het vereiste rendement, op de gerealiseerde toegevoegde waarde, op de terugvloei naar de overheid...

- **een algemeen normerende bevoegdheid:** rekening houdend met het groot belang van de havenactiviteiten is het evident dat het Gewest toeziet op de vrijwaring van het openbaar karakter van de havenexploitatie en op de eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden van de havenbedrijven.

De **havenbedrijven** zelf dragen de volledige verantwoordelijkheid om de ter beschikking gestelde infrastructuur optimaal aan te wenden en te rentabiliseren. Zij werken daartoe een eigen commerciële strategie uit, inspelend op regionale en subregionale sociaal-economische doelstellingen. In toenemende mate vervullen de havenbedrijven ook een rol in de financiering van de haveninfrastructuur, waarvoor zij een substantieel deel van de opbrengsten uit hun commerciële activiteiten moeten aanwenden (bovenop de inspanningen voor het onderhoud van de infrastructuur).

De taken van beide niveaus (het Gewest en het lokale havenbedrijf) vergen een eigen structuur. Voor het Gewest zijn daarbij uiteraard structuren voor evaluatie van en controle op de investeringen en voor toezicht op de werking van de havenbedrijven doorslaggevend. De uitbouw van deze structuren moet echter uitsluitend gebaseerd zijn op overwegingen van efficiëntie, op overwegingen van democratische controle en op de aanwending van gemeenschapsmiddelen. **Ten alle prijze moet vermeden worden dat de havenbedrijven in uitgesproken bureaucratische controlemechanismen gevat worden. De voorstellen in het ontwerp-decreet zijn precies in tegenspraak met deze opvatting en kunnen dan ook niet aanvaard worden.**



### 1.3. DE JURIDISCHE WEG OM DE DOELSTELLINGEN TE VERWEZENLIJKEN

Door hun huidig statuut zijn de vier havens niet in eenzelfde uitgangspositie om in het nieuwe beheerskader te stappen.

- De havens van Antwerpen, Gent en Oostende beschikken in de huidige stand van de wetgeving niet over de mogelijkheid om als stad een havenbedrijf te organiseren dat beantwoordt aan de doelstellingen die worden vooropgezet: grotere autonomie, rechtspersoonlijkheid... Ze zijn vragende partij voor de creatie van een nieuwe juridische basis, met behoud van een uitgesproken lokaal havenbeheer.

- De haven van Zeebrugge beschikt als NV - en door opname in de categorie B van de wet van 16 maart 1954 een feitelijke para-regionale - wel over deze mogelijkheden. Het is echter de wens van de huidige havenbeheerders om deze structuur te optimaliseren. Daarbij is er geen behoefte aan een nieuwe juridische constructie. Er is enkel behoefte aan een aanpassing van een aantal werkingsvoorwaarden.

Bij de voorbereiding van de aanbeveling van 25 maart 1992 heeft de Vlaamse Havencommissie de juridische mogelijkheden laten onderzoeken. Op grond van dit onderzoek heeft de Havencommissie toen voorgesteld het havenbeheer te hervormen door decretaal het havenbeheer voortaan toe te vertrouwen aan door de steden op te richten naamloze vennootschappen. Omdat havenexploitatie niet als een "zaak van gemeentelijk belang" kan worden bestempeld, werd aangenomen dat deze formule niet in tegenspraak is met de huidige beperkingen van de organieke wetgeving op de gemeenten.

De minister heeft bij de voorbereiding van het ontwerp-decreet eveneens een juridisch advies laten opstellen. In dit juridisch advies wordt aangenomen dat de formule, voorgesteld door de Vlaamse Havencommissie uitgaande van de bestaande bevoegdheidsverdeling onoverbrugbare juridische problemen zou opleveren. In het licht van deze vaststelling zou de decreetgever voor de creatie van een nieuwe juridische structuur - waaraan de steden deelnemen - slechts beschikken over de formule van "een onderneming afhangende van het Gewest". Met toepassing van deze formule zou voor de havens van Antwerpen, Gent en Oostende een havenbedrijf kunnen worden opgericht zoals in Zeebrugge.

De voorgestelde formule botst echter met de doelstellingen die de Vlaamse Havencommissie heeft vooropgezet, en meer in het bijzonder met de optie van een uitgesproken lokale verankering. Daarvoor zijn er twee redenen:

- **een principiële reden:** het voorstel doet afbreuk aan de historisch gegroeide verantwoordelijkheid van de stedelijke overheid. Dat is zeker het geval in Antwerpen en Gent;

- **een praktische reden,** met name de manier waarop het voorgestelde nieuwe havenbedrijf concreet wordt ingevuld. De verregaande controle en het doorgedreven toezicht op de nieuwe havenbedrijven vloeien niet automatisch voort uit de juridische formule<sup>1</sup>. Het is m.a.w. een uitgesproken beleidskeuze, die uitdrukkelijk door de Vlaamse Havencommissie wordt betwist (cf. overwegingen in punt 2.1.).

Om de blijkbaar onvermijdelijke impasse op te heffen stelt de Vlaamse Havencommissie voor het probleem van de juridische weg in een ruimer kader aan te pakken. Daarbij is de vrijwaring van het historisch gegroeide gemeentelijk havenbeheer primordiaal. Er wordt voorgesteld dat in de toekomst havenbeheer en havenexploitatie worden uitgeoefend door:

- (a) de stedelijke overheid door middel van een gemeentebedrijf, waarvoor echter de mogelijkheid van een rechtspersoon moet gecreëerd worden;
- (b) een NV, opgericht bij decreet of waarvoor het decreet de Vlaamse Regering machtigt tot oprichting;
- (c) een havenintercommunale die de vorm aanneemt van een naamloze vennootschap en voorzover dat conform het havendecreet kan gebeuren.

De formule onder (a) is vooralsnog niet mogelijk, uitsluitend via decretale weg. Een wijziging van de organieke wetgeving op de gemeenten (art. 261 - 263 van de nieuwe gemeentewet) is nodig. Dit behoort vooralsnog tot de bevoegdheid van de federale wetgever. Slechts in een volgende fase van de staatshervorming kan het politiek akkoord over de regionalisering van de organieke gemeentewet worden gerealiseerd. En pas na een wijziging aan de grondwet kan de Vlaamse Raad overgaan tot een wijziging van de gemeentewet.

<sup>1</sup> In dit verband wordt verwezen naar de opvattingen van het juridisch advies uitgaande van het kantoor De Brandt, Van Hecke en Lagae, waarin duidelijk gesteld wordt dat het Gewest over de vrijheid beschikt om zelfstandig het administratief toezicht te regelen op de door het Gewest op te richten instellingen en ondernemingen.



De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat een wijziging van de gemeentewet op korte termijn onzeker is en bijgevolg de realisering van de formule van een autonoom gemeentelijk havenbedrijf met rechtspersoonlijkheid op korte termijn eveneens onzeker is. Niettemin blijft de Vlaamse Havencommissie omwille van de bovengenoemde redenen er voorstander van dat deze formule expliciet mogelijk wordt gemaakt. Zij dringt er dan ook bij de nationale en bij de Vlaamse Regering op aan om onverwijld - al dan niet in het kader van het Overlegcomité Regering - Executieven - een wettelijk initiatief

van de nationale Regering tot wijziging van de gemeentewet tot stand te brengen. De Havencommissie is immers van oordeel dat de realisatie van een rechtspersoonlijkheid voor de havenbedrijven op een redelijke termijn een essentiële doelstelling is. Daarbij wenst de Havencommissie de keuze van de juridische formule zo veel mogelijk open te houden. Er moet echter uitdrukkelijk voor gezorgd worden dat deze keuze ook reëel is en uiteindelijk door het niet realiseren van een gemeentelijk autonoom havenbedrijf niet beperkt blijft tot het havenbedrijf dat krachtens het decreet wordt opgericht.





De Vlaamse Havencommissie is er zich van bewust dat bij een nieuw statuut voor de gemeentebedrijven vanuit de gemeentewet zelf bepalingen zullen opgenomen worden meer in het bijzonder over de relatie tussen de gemeentelijke overheid (gemeenteraad) en het autonoom gemeentebedrijf. Deze bepalingen zullen wellicht uitmonden in de opmaak van een beheerscontract tussen de gemeentelijke overheid en het autonoom gemeentebedrijf en in een vorm van "interne controle en toezicht" door de gemeentelijke overheid op het bedrijf.

**Deze vaststelling mag volgens de Vlaamse Havencommissie echter geen afbreuk doen aan de doelstellingen inzake autonomie, noch aan de doelstellingen inzake eenvormige werkingsvoorwaarden voor de havens.**

Meer in het bijzonder omwille van deze eenvormige werkingsvoorwaarden acht de Commissie het van essentieel belang dat de toekomstige formule van een autonoom gemeentelijk havenbedrijf verzoenbaar is met volgende elementen:

- dezelfde autonomie op het vlak van de bevoegdheden als voor de havenbedrijven die opgericht worden krachtens het decreet,
- dezelfde regelingen voor het ter beschikking stellen van gronden en infrastructuur in eigendom van de overheden (steden en gewest), met inbegrip van de eventuele concessievergoedingen,
- dezelfde regelingen inzake eventuele participatie van het gewest, eventuele deelname van ambtenaren in de Raden van Bestuur en vooral dezelfde regelingen voor controle en toezicht door het Gewest op de havenbedrijven.

Deze voorwaarden moeten uiteraard ook van toepassing zijn op de havenbedrijven die zouden opgericht worden **onder formule (c), met name een havenintercommunale**. De realisering van deze formule botst minder met juridische beperkingen aan de bevoegdheid van de decreetgever. Niet alleen beschikken de steden nu reeds over de mogelijkheid om samen met een andere gemeentelijke overheid een intercommunale op te richten. Na de goedkeuring van de bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur beschikt de Vlaamse Gemeenschap over de mogelijkheid om de wetgeving op de intercommunales (wet van 22 december 1986) te wijzigen. Daarbij kan dan voorzien worden in een speciale regeling voor een havenintercommunale. Opdat deze havenintercommunale volledig in overeenstem-

ming zou zijn met de doelstellingen die bij deze hervorming worden vooropgezet moeten de bepalingen die geldig zijn voor het havenbedrijf dat wordt opgericht krachtens het decreet ook volledig geldig zijn voor deze havenintercommunales. Dat impliceert voor deze havenintercommunale een afwijking van de regels die gelden voor de andere intercommunale verenigingen, zoals die zijn vastgelegd in de wet van 22 december 1986 en in het decreet van 1 juli 1987. Slechts onder deze voorwaarden zijn **op termijn** de doelstellingen van de Vlaamse Havencommissie te realiseren zowel in de formule van het gemeentelijk havenbedrijf, een havenintercommunale als in de formule van het havenbedrijf opgericht krachtens het decreet.

De havens van Antwerpen en Gent zouden op termijn kunnen omgevormd worden tot gemeentelijke havenbedrijven met rechtspersoonlijkheid, tenzij uiteraard gekozen wordt voor een formule van havenintercommunale.

Het decreet kan uitdrukkelijk bepalen dat het havenbeheer in Brugge - Zeebrugge wordt toevertrouwd aan de bestaande MBZ, met dien verstande dat in het decreet zelf wordt bepaald dat de MBZ geschrapt wordt op de lijst van de wet van 16 maart 1954 (controle op instellingen van openbaar nut). Voorzover als nodig zullen uiteraard de statuten van de MBZ in overeenstemming moeten gebracht worden met andere bepalingen van het decreet.

En tenslotte kan voor Oostende - tenzij er gekozen wordt voor een autonoom gemeentelijk havenbedrijf - het decreet de Regering machtigen om over te gaan tot de oprichting van een havenvennootschap volgens de bepalingen van het decreet.

De uiteenlopende formules waaronder de havenbedrijven in de toekomst zullen kunnen functioneren mogen uiteraard de doelstelling van eenvormige werkingsvoorwaarden niet in het gedrang brengen. Dat gaat meer in het bijzonder - maar niet uitsluitend - over **de eventuele deelname van het Gewest als aandeelhouder in de havenbedrijven**. In tegenstelling met de voorstellen die daarover worden gedaan in het ontwerp-decreet blijft de Vlaamse Havencommissie van oordeel dat een rechtstreekse aanwezigheid van het Gewest in de havenbedrijven niet in overeenstemming is met een optimale taakverdeling tussen Gewest en havenbedrijf. De noodzaak aan toezicht en controle vergt geen deelname als aandeelhouder in het havenbedrijf.



Zoals reeds in de aanbeveling van 25 maart 1992 aangestipt impliceert deze optie een wijziging aan het aandeelhoudersschap van de MBZ. Daarbij werd aangedrongen op een oplossing voor de terugtrekking van het gewestelijk aandeel zonder het bedrijfskapitaal van de MBZ in het gedrang te brengen. Dit standpunt wordt opnieuw als een uitdrukkelijke voorwaarde bevestigd. De Havencommissie stelt voor dat op termijn het aandeelhoudersschap in de MBZ in overeenstemming wordt gebracht met het principe van niet-participatie.

Voorts blijft de Havencommissie van oordeel dat hoe dan ook de aanwezigheid van ambtenaren van de gewestelijke administratie in de Raden van Bestuur van de havenbedrijven niet aangevoelen is.

***Tot besluit wordt voorgesteld:***

***• De organisatie van het havenbeheer op gemeentelijk niveau door middel van een gemeentelijk havenbedrijf is essentieel. Dat moet decretaal bevestigd worden. Dat belet niet dat tevens de mogelijkheid van een naamloze vennootschap van publiek recht wordt ingeschreven in het decreet. Daarnaast wordt ook vanuit de idee van een lokale verankering de formule van een havenintercommunale mogelijk gemaakt. Deze havenintercommunale kan na de bijzondere wet op de vervollediging van de federale staatsstructuur bij decreet worden opgericht.***

***• Nu worden in het decreet alle bepalingen ingeschreven die van toepassing zijn voor de naamloze vennootschappen opgericht krachtens het decreet. Er wordt aangenomen dat op termijn ook al die bepalingen van toepassing gemaakt worden op de gemeentelijke havenbedrijven met rechtspersoonlijkheid. Nu kan decretaal reeds gesteld worden dat ook havenintercommunales aan deze gemeenschappelijke bepalingen moeten voldoen.***

***• Gemeenschappelijke bepalingen die nu reeds van toepassing kunnen gemaakt worden voor alle havenbedrijven (ook als ze nog werken in de huidige regievorm) worden ook effectief van toepassing: regeling inzake investeringen en concessies en regelingen inzake boekhouding en ondernemingsplan.***

***• Er wordt aanvaard dat hoe dan ook na verloop van 5 jaar alle havenbedrijven over een rechtspersoonlijkheid moeten beschikken, uiteraard door aanwending van de dan beschikbare juridische formules. Om te vermijden dat op dat ogenblik de formule van gemeentebestuur met rechtspersoonlijkheid louter theoretisch zou gebleven zijn, krijgt de Executieve decretaal de opdracht om na 3 jaar de nodige maatregelen (in overleg met de betrokken steden) te nemen. Daaronder wordt meer in het bijzonder verstaan de nodige initiatieven voor het verzelfstandigen van gemeentelijke havenbedrijven. Dergelijke optie kan uiteraard enkel ingeschreven worden in de memorie van toelichting.***

De commissie meent dat hoe dan ook **alle havenbedrijven vijf jaar na de inwerkingtreding van het decreet over een rechtspersoonlijkheid moeten beschikken. Alle juridische formules die principieel in het decreet worden ingeschreven zullen dan ook effectief toegankelijk moeten zijn.** Dat hangt uiteraard af van de nodige wettelijke en/of decretale initiatieven. De Commissie stelt overigens voor dat - bij ontstentenis van een rechtspersoonlijkheid na drie jaar - de Executieve de nodige maatregelen moet nemen om tegen de uiterste limiet de rechtspersoonlijkheid te verwezenlijken. Deze opdracht moet worden ingeschreven in het decreet.



## 1.4. DE UITVOERING VAN DE HERVORMING VAN HET HAVENBEHEER EN HET HAVENBELEID

Het beheerskader dat wordt voorgesteld mikt op autonome havenbedrijven die ten volle hun financiële verantwoordelijkheid zullen dragen. Dat veronderstelt financieel leefbare havenbedrijven. De "leefbaarheid" van de havenbedrijven in de toekomst is echter afhankelijk van een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden kunnen als volgt worden samengevat:

- (a) saneringen die zullen moeten doorgevoerd worden, en waarvoor de huidige havenbeheerders-steden de nodige maatregelen moeten nemen;
- (b) voorwaarden m.b.t. de regeling van lasten uit het verleden;

- (c) voorwaarden m.b.t. het investeringsbeleid van het gewest in de havens;
- (d) voorwaarden m.b.t. de ter beschikkingstelling van gronden en infrastructuur door de overheden (steden en Gewest);
- (e) overige specifieke voorwaarden: zoals bv. de regeling voor havenrechten door de RMT in Oostende.

Binnen het kader van het havendecreet zijn meer in het bijzonder de voorwaarden onder (c) en (d) van belang. Deze worden hierna besproken.

### • 1.4.1. Het investeringsbeleid van het Gewest in de havens: essentiële factor in de leefbaarheid van de autonome havens

Voor de leefbaarheid van de havenbedrijven is het investeringsbeleid van het Gewest een zeer bepalende factor. Vooraleer de havens zich engageren in de oprichting van een autonome haven (waaraan strenge voorwaarden inzake rentabiliteit gesteld worden) moet er duidelijkheid zijn over dit investeringsbeleid voor de komende jaren. Dat gaat meer in het bijzonder over de taakverdeling tussen het Gewest en de havenbedrijven in de uitvoering van de investeringen. De voorstellen daarover in het ontwerp-decreet<sup>1</sup> worden aanvaard.

Verder wensen de havens te weten welke projecten zij in de eerstkomende jaren kunnen uitvoeren en hoeveel zij daar zelf zullen moeten in bijdragen.

Naar aanleiding van het advies over het havenbeheer kan echter geen definitieve uitspraak gedaan worden over de concrete projecten die in het meerjarenprogramma voor de havensector zullen opgenomen worden. Deze opname is afhankelijk van een specifieke procedure, met meer in het bijzonder een concreet advies van de Vlaamse Havencommissie over het havenproject op basis van evaluatiestudies.

Over deze procedure doet de minister trouwens een aantal voorstellen: meer in het bijzonder een voorbereiding van het dossier in twee fasen (in een eerste fase: marktanalyse en bespreking van de strategische betekenis van het project, in een tweede fase macro-economische en bedrijfs-

economische evaluatie) en de tussenkomst van Portconsult voorafgaand aan het definitieve advies van de Vlaamse Havencommissie. De minister wenst Portconsult vooral te betrekken voor het doorvoeren van een bedrijfseconomische evaluatie van de investeringsprojecten. Daarnaast zou Portconsult ook ingeschakeld worden in een meer permanente bedrijfseconomische evaluatie van de havenbedrijven (analyse van resultatenrekeningen, ondernemingsplannen). Er wordt verder benadrukt dat de oprichting van Portconsult en de werking ervan wordt aangehouden voorzover andere instellingen (zoals de administratie of de Vlaamse Havencommissie) geen geldige alternatieven bieden voor de werking ervan.

De Havencommissie erkent het belang van de bijkomende voorstellen die de minister doet voor de voorbereiding van investeringsdossiers. De inschakeling van een gespecialiseerd "adviesbureau" is daarbij echter totaal overbodig. Essentiëler zijn de vereisten die opgelegd worden aan een goed investeringsdossier. In dat verband is het doorvoeren van een marktanalyse en een bespreking van de strategische betekenis van een investeringsproject in een eerste fase en een bedrijfseconomische naast een macro-economische evaluatie in een tweede fase een goeie zaak. Rekening houdend met de voorstellen die de administratie daarover doet in het tienjarenplan 1993 - 2003 zal de Havencommissie daarover een houding bepalen in het advies over het rollend driejarenprogramma.

<sup>1</sup> Aanleg en instandhouding maritieme toegangsweg ten laste van Gewest, basisinfrastructuur ten laste van Gewest en uitrustingsinfrastructuur door het havenbedrijf, met financiële tussenkomst van het Gewest.



Verder is de Havencommissie van oordeel dat er geen behoefte bestaat aan een specifiek "adviesbureau" dat belast wordt met een permanente evaluatie van de havenbedrijven. Het volstaat daarvoor gebruik te maken van enerzijds de gebruikelijke procedures die gelden voor naamloze vennootschappen en anderzijds de door het decreet voorziene controle - en toezichtsmechanismen.

In de adviesvraag van 9 juni 1993 geeft de minister een aanduiding van de beschikbare ruimte voor haveninvesteringen voor de komende 10 jaar: enerzijds bij ongewijzigd beleid en anderzijds bij het realiseren van een minimaal noodzakelijk programma (dat ongeveer 1,8 mld hoger ligt dan het programma bij ongewijzigde budgettaire ruimte). Vooralsnog zijn deze voorstellen uitgewerkt uitgaande van de nu bestaande financiering van haveninvesteringen: meer in het bijzonder een gedeelde financiering (60/40, 80/20 voor renovatie) voor uitrustingsinfrastructuur.

De Commissie zal zich in het advies over het driejarenprogramma uitspreken over deze problematiek. In elk geval wenst de Commissie nu reeds te stellen dat het voorgestelde systeem van renteloze terugvorderbare voorschotten

voor de financiering van uitrustingsinfrastructuur niet kan aanvaard worden. Dat wijzigt niet alleen de financiële bijdrage van Gewest en Havenbedrijf, maar kan ook aanleiding zijn tot terugvorderingen die gekoppeld worden aan het rendement van de investering. Dit is niet aanvaardbaar. Zelfs indien dit systeem van renteloze leningen enkel betrekking zou hebben op het gedeelte te financieren door de havenbedrijven, dan nog is dit systeem niet te verkiezen om volgende redenen:

- De financieringslast van de renteloze voorschotten wordt gedragen door het Gewest. Bovendien vergt dit systeem een omvangrijk startkapitaal. Beide feiten zullen ertoe leiden dat de budgettaire ruimte van het Gewest voor het betalen van het Gewestaandeel in de haveninvesteringen nog verder inkrimpt.
- De bijdrage van het Gewest in haveninvesteringen moet uitsluitend geregeld worden via een duidelijke en eenduidige verdeelsleutel tussen Gewest en havenbedrijf.
- De modaliteiten van de financiering van het aandeel van de havenbedrijven in haveninvesteringen is een zaak die door de havenbedrijven zelf moet worden opgelost.

#### **• 1.4.2. De terbeschikkingstelling van gronden en infrastructuren door de overheden (steden en Gewest)**

De Vlaamse Havencommissie gaat akkoord met de optie van het ontwerp-decreet dat eigendommen (gronden en infrastructuren) niet als dusdanig worden ingebracht door de steden, met het oog op de vrijwaring van het openbare eigendom.

Zoals voor de gronden en eigendommen van het Gewest worden ze met het oog op de havenexploitatie in concessie gegeven. Daarbij moet ongeacht de eigenaar - met name Gewest

of steden - een volledige eenvormigheid wordt gerealiseerd. De Havencommissie pleit er voor dat voortaan deze eigendommen (zowel gronden als infrastructuren) aan de Havenbedrijven ter beschikking worden gesteld zonder enige vergoeding. Het spreekt vanzelf dat de steden bij het inbrengen van een gebruiksrecht op deze eigendommen in het maatschappelijk kapitaal van het Havenbedrijf daarmee recht hebben op een dividend.

### **1.5. EEN BASIS VOOR EEN AANGEPAST PERSONEELSBELEID EN OVERLEG MET DE LOKALE HAVENGEMEENSCHAP**

In de aanbeveling van 25 maart 1992 heeft de Havencommissie een algemene basis uitgetekend voor het personeelsbeleid in de havenbedrijven van de toekomst. Daarbij werd enerzijds de autonomie van de Raad van Bestuur beklemtoond en anderzijds de noodzaak om het personeelsregime aan te passen aan de noden van een modern havenbestuur. Daarbij werd voorgesteld dat personeelsregime te "enten" op de

bepalingen over het personeel zoals vervat in de wet van 21 maart 1991 (wet over de hervorming van sommige overheidsbedrijven). De Commissie stelt vast dat bij de voorbereiding van het voorgelegde ontwerp-decreet deze stelling werd overgenomen, maar dat er juridische beperkingen zouden zijn voor de Vlaamse Gemeenschap om dit concreet in te schrijven in het decreet over de havenbedrijven.



Deze nieuwe mogelijkheden van personeelsbeleid zijn van essentieel belang voor het toekomstig functioneren van de havenbedrijven. Daarom kan de Commissie zich niet neerleggen bij de beperkingen die in het voorgelegde ontwerp-decreet zijn ingeschreven. Er moet expliciet gepleit worden voor een ruime autonomie van de Raad van Bestuur en de decretale mogelijkheden moeten voorzien om de doelstellingen die de Havencommissie heeft vooropgezet te verwzenlijken.

Tenslotte wenst de Havencommissie nog een pleidooi te houden voor het instellen van een efficiënte overlegstructuur tussen de autonome havenbedrijven en de lokale havengemeenschappen (werkgevers en werknemers uit de private havenbedrijven). De Commissie stelt vast dat het ontwerp-decreet deze idee overneemt. Het belang van dit goed gestructureerd overleg over het beleid van het havenbedrijf kan niet ontkend worden. Daarom pleit de Havencommissie voor een steviger decretale basis voor deze adviesraden.





## 2. ALTERNATIEVE VOORSTELLEN EN COMMENTAAR BIJ HET ONTWERP-DECREET

---

### 2.1. ALGEMEEN

Zoals in punt 1.3. uiteengezet moet bij het uitwerken van de beheersstructuur worden uitgegaan van meerdere mogelijke vormen van havenbeheer: met name havens die worden beheerd door de steden door middel van de havenbedrijven en havens die worden beheerd door naamloze vennootschappen, opgericht krachtens het decreet zelf. Daarnaast wordt ook de formule van een havenintercommunale voorzien. Dit principiële uitgangspunt moet uitdrukkelijk in het decreet worden ingeschreven. Op dit ogenblik kan echter voor een gemeentelijk havenbeheer slechts verwezen worden naar de mogelijkheden die de gemeentewet voor de gemeentebedrijven toelaat. De principiële keuze voor een gemeentelijk havenbeheer sluit niet uit dat - meer in het bijzonder in Antwerpen, Gent en Oostende toch gekozen wordt voor de formule van de naamloze vennootschap van publiek recht die krachtens het decreet kan worden opgericht. Er wordt echter vanuit gegaan dat zij dat kunnen doen met de mogelijkheid om na verloop van tijd toch nog over te stappen naar het gemeentelijke havenbedrijf, op het ogenblik dat er via een wijziging aan de gemeentewet autonomie gerealiseerd is voor de gemeentebedrijven. Het is echter niet evident dat deze formule expliciet in het decreet wordt ingeschreven, vermits op die manier geanticipeerd wordt op een wijziging waarover nog geen enkele wetgever zich heeft uitgesproken. De overgang van de ene rechtspersoon naar de andere kan derhalve enkel het karakter hebben van een principieel akkoord, op te nemen in de memorie van toelichting.

Er wordt verder vanuit gegaan dat de werking van de havenbedrijven - ongeacht hun toekomstig statuut - zal geregeld worden door gemeenschappelijke bepalingen: zowel voor hun bevoegdheden, de controle en het toezicht door het Gewest, als voor de regeling voor de investeringen... Vermits bij deze elementen meer in het bijzonder ook de autonomie van de bestuursorganen van het havenbedrijf vooropstaat kunnen op dit ogenblik deze gemeenschappelijke bepalingen in grote mate niet toepasselijk gemaakt worden voor de havenbedrijven die worden beheerd door de steden onder toepassing van de huidige gemeentewet. Bij de redactie van het decreet zal daar onvermijdelijk moeten mee rekening gehouden worden (zoals reeds gesteld kan in het decreet niet geanticipeerd worden op een juridische constructie die nog niet bestaat). Wellicht zal men zijn toevlucht moeten nemen tot volgende formule: op het ogenblik dat de gewijzigde gemeentewet een gemeentebedrijf met rechtspersoon toelaat de gemeenschappelijke bepalingen bij decreet van toepassing te maken op deze gemeentebedrijven.

Dit principieel standpunt vergt een herwerking van het decreet. In het advies aan de Minister worden de voorstellen verwoord in een aangepast ontwerp-decreet met de nodige toelichtingen. Hierna worden enkel de grote verschillen tussen het ontwerp-decreet en de voorstellen van de Havencommissie belicht.



## 2.2. DE AFWIJKINGEN VAN HET ONTWERP-DECREET VOORGESTELD DOOR DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

Het ontwerp-decreet van de Minister omvat 13 titels en 71 artikels. De herwerkte versie an de Vlaamse Havencommissie is opgebouwd uit 14 titels en herleid tot 63 artikels. Ze heeft de volgende structuur:

- **titel I:** algemene bepalingen
- **titel II:** havenbeheer
- **titel III:** bepalingen over oprichting, doel, statuut en duur van de havenbedrijven opgericht krachtens het havendecreet
- **titel IV:** kapitaal en aandeelhouders van de havenbedrijven opgericht krachtens het havendecreet
- **titel V:** bevoegdheden van de havenbedrijven opgericht krachtens het havendecreet
- **titel VI:** bestuursorganen van de havenbedrijven opgericht krachtens het havendecreet
- **titel VII:** adviescomité bij de havenbedrijven opgericht krachtens het havendecreet
- **titel VIII:** financiën van de havenbedrijven opgericht krachtens het decreet
- **titel IX:** toezicht op de havenbedrijven opgericht krachtens het decreet
- **titel X:** personeel van de havenbedrijven opgericht krachtens het decreet
- **titel XI:** terbeschikkingstelling van haveninfrastructuur aan havenbedrijven opgericht krachtens het decreet
- **titel XII:** overgangsbepalingen
- **titel XIII:** wijzigings- en opheffingsbepalingen
- **titel XIV:** inwerkingtreding

Het is titel II: havenbeheer, die niet voorkomt in het ontwerp-decreet van de Minister.

Naast algemene beschouwingen heeft de Vlaamse Havencommissie ook een nieuw voorstel van ontwerp-decreet uitgewerkt. Op drie essentiële punten wijkt dit nieuwe voorgestelde ontwerp-decreet af van het ontwerp-decreet van de Minister. Deze drie punten zijn als volgt samen te vatten:

1. de lokale verankering;
2. de niet-aanwezigheid van het Gewest;
3. de vereenvoudiging van de administratieve en financiële controle.

Hierna wordt elk punt in het kort toegelicht:

### 1. DE LOKALE VERANKERING

Zoals reeds vermeld onder de "uitgangspunten voor de hervorming van het havenbeheer en het havenbeleid" moet een nieuwe beheersvorm voor de havens nagestreefd worden met respect voor de historisch gegroeide structuren en met respect voor het openbaar karakter van de havenexploitatie. Dit streeft de Havencommissie dan ook na door het verzekeren van de lokale verankering in haar ontwerp-decreet voorstel. Deze lokale verankering tracht ze borg te stellen door o.a. het inlassen van een bijkomende titel in het havendecreet m.n. "Titel II: Havenbeheer". Hierin bepaalt de Havencommissie dat de "havenbestuurlijke bevoegdheden" kunnen uitgeoefend worden onder drie vormen:

1. een gemeentelijke haven;
2. een naamloze vennootschap van publiek recht opgericht krachtens het decreet;
3. een intercommunale.

Inzake het gemeentelijk havenbeheer is het decreet onderworpen aan de bepalingen voor gemeentebedrijven zoals voorzien in de gemeentewet. Een naamloze vennootschap van publiek recht met de gegeven bevoegdheidsverdeling kan momenteel nog maar enkel en alleen opgericht worden via het decreet zelf, tenzij geopteerd wordt voor een intercommunale. De Havencommissie vermeldt in haar ontwerp-decreet voorstel dat in Brugge-Zeebrugge de MBZ voldoet aan de vereisten die het decreet m.b.t. havenbeheer oplegt.

De Havencommissie wenst tevens via bepalingen omtrent de "Aandeelhouders en het Kapitaal" de lokale verankeringen te benadrukken. In eerste instantie geeft zij een duidelijk eenvoudigere omschrijving van het aandeelhouderschap dan het ontwerp-decreet van de Minister.

Het ontwerp-decreet van de Minister stelt vier groepen voor:

- het Vlaams Gewest, alsook de provincies, de steden en gemeenten in het Vlaamse Gewest;



- de publiekrechtelijke besturen en instellingen alsook de economische overheidsbedrijven;
- de GIMV, alsook haar 100 % dochterondernemingen;
- de openbare of private kredietinstellingen, holding- of portefeuillemaatschappijen, en andere institutionele beleggers,

terwijl door de Vlaamse Havencommissie enkel een onderscheid gemaakt wordt tussen twee groepen: enerzijds groep 1: de overheden en anderzijds groep 2: alle andere aandeelhouders. De opname van de provincies onder de aandeelhouders van groep 1 impliceert uiteraard niet dat de provincies automatisch moeten deelnemen. Enkel wanneer zij deelnemen worden zij op grond van deze bepaling opgenomen onder groep 1. Zoals hierna zal worden toegelicht is voor groep 1 het Vlaamse Gewest uitgesloten als aandeelhouder. Onder de aandeelhouders van groep 1 worden tevens expliciet de havengebruikers in de havengebieden van het Vlaamse Gewest uitgesloten van deelname. De reden hiervoor ligt bij mogelijke belangenvermenging. Tenslotte wordt aan het aandeelhouderschap van groep 1 expliciet 75 % van de mandaten en stemmen gegarandeerd (en niet enkel de meerderheid zoals vermeld in het voorstel van de Minister).

Hiernaast wenst de Havencommissie ook dat de procedure bij een wijziging aan het vennootschapskapitaal wordt vereenvoudigd. Uitgangspunt daarbij is de idee dat bij deze wijzigingen vooral het bewaken van het publiek karakter vooropstaat (tegengaan van verregaande privatisering). Dit lijkt reeds voldoende gewaarborgd indien uitdrukkelijk wordt bepaald dat hoe dan ook elke wijziging die afbreuk doet aan de regels over het aandeelhouderschap (51 % van het kapitaal in handen van groep 1 en 75 % van de mandaten en stemmen in handen van groep 2) van rechtswege nietig is.

## **2. DE NIET AANWEZIGHEID VAN HET GEWEST**

Een van de hoofdredenen tot het opstellen van een nieuw havendecreet was het kunnen toekennen van een grotere autonomie en responsabilisering van de havenbedrijven om zodoende de werkingsmogelijkheden van de havenbedrijven te versoepelen.

Door zoals voorgesteld in het ontwerp-decreet, de opening te creëren om het Vlaamse Gewest te laten participeren als aandeelhouder in de havenbedrijven, is de Havencommissie van

mening dat deze autonomie kan aangetast worden. Vandaar dat de Havencommissie in de omschrijving van de aandeelhouders voorstelt om onder groep 1 het Vlaamse Gewest als aandeelhouder te schrappen. Om consequent te zijn hiermede voegt ze bij het hoofdstuk over de “Raad van Bestuur” een 8° punt toe onder de onverenigbaarheden met het ambt van bestuurder. Het betreft hier de ambtenaren van de verschillende niveaus van het Vlaamse Gewest (zowel van stedelijke, provinciale als federale besturen).

Gezien het Vlaamse Gewest momenteel wel aandeelhouder is in de MBZ wordt deze problematiek geregeld onder “Titel XII: Overgangsbepalingen” binnen hoofdstuk II: “Bijzondere bepalingen betreffende de oprichting van havenbedrijven voor enkele havengebieden”. In het ontwerp-decreet wordt gestipuleerd dat de verworven rechten van de bij omvorming aanwezige aandeelhouders van de MBZ moeten gevrijwaard worden. De Havencommissie daarentegen wenst geen gewestelijke participatie in de Havenbedrijven doch ze onderkent dat dit aandeelhouderschap in de MBZ een specifiek probleem is, waarvoor ze een aangepaste oplossing voorstelt. Met het oog op het waarborgen van een regeling voor het toekomstig aandeelhouderschap van de MBZ wordt bepaald dat de Vlaamse Executieve daarover overeenkomsten afsluit met de MBZ. Op zulke wijze kan er geen aantasting van het bedrijfskapitaal gebeuren.

## **3. DE VEREENVOUDIGING VAN DE ADMINISTRATIEVE EN FINANCIËLE CONTROLE**

De vereenvoudiging van de administratieve en financiële controle sluit volledig aan bij de twee vorige punten. Een verregaande controle en toezicht op de havens zou op termijn de autonomie waarnaar dit ontwerp-decreet nu juist streeft, kunnen beknotten.

Vandaar dat de Havencommissie, in haar ontwerp-decreet voorstel onder de door haar toegevoegde “Titel II: Havenbeheer”, een artikel inlást waarin principieel wordt gesteld dat in de toekomst de havenbedrijven die een rechtspersoonlijkheid hebben verworven zullen moeten functioneren volgens de wetgeving op de naamloze vennootschappen, uiteraard in achtgenomen de specifieke bepalingen die in het decreet zelf worden opgenomen. Het opnemen van dit artikel komt in de plaats van twee verwijzingen in het ontwerp-decreet naar de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen (i.v.m. oprichting en statuten).



Belangrijk gevolg van het toepassen van de vennootschapswetgeving is de vereenvoudiging van de financiële en administratieve controle. In het ontwerp-decreet van de minister wordt de titel omtrent het toezicht op de havenbedrijven opgesplitst in twee onderdelen m.n.:

1. Administratief toezicht
2. Financieel toezicht

In het voorstel van de Havencommissie zijn de bepalingen over de financiële controle niet meer opgenomen in een afzonderlijk hoofdstuk, maar worden ze geïntegreerd binnen één overkoepelende titel "Toezicht". De Vlaamse Havencommissie werkt in deze titel vier onderdelen uit:

1. De Executieve heeft controlebevoegdheid over de Havenbedrijven.
2. Deze controlebevoegdheid wordt uitgeoefend via één Gewestcommissaris per Havenbedrijf.
3. De Gewestcommissaris kan de uitvoering opschorten van elke beslissing van de bestuursorganen die hij strijdig acht met de wetten, decreten, met de statuten of met de afgesloten overeenkomsten.
4. Een college van twee financiële commissarissen (lid van het Instituut van Bedrijfsrevisoren) verrichten de controle op de financiële toestand, op de jaarrekeningen en op de regelmatigheid van de verrichtingen die weergegeven zijn in de jaarrekeningen.

Via deze herwerkingen poogt de Vlaamse Havencommissie om de doelstellingen van de Minister, m.n. via de uitoefening van de controlebevoegdheid van de Vlaamse Executieve via een Gewestcommissaris, te laten aansluiten op de optie die de Vlaamse Havencommissie heeft verwoord in haar aanbeveling in maart 1992. De Havencommissie wenst nl. een beperking tot het wettigheids-toezicht, geen enkele controle op de opportuniteit van beslissingen (via bv. toetsing aan het ondernemingsplan), noch op de financiën. In haar voorstel heeft de Vlaamse Havencommissie ook de onverenigbaarheid van Gewestcommissaris en Financieel Commissaris met andere openbare mandaten laten vallen. Voor de controle op de financiën wordt wel afgeweken van de oorspronkelijke optie van de Vlaamse Havencommissie: nl. een controle zoals geregeld door de wet op de naamloze vennootschappen.

Er wordt wel gepleit voor een College van Financiële Commissarissen bestaande uit 2 leden en niet uit 3 zoals voorgesteld door de Minister. Eén van de 2 leden wordt zoals vermeld in het ontwerp-decreet aangeduid door de Vlaamse Executieve.



**A**DVIES OVER DE BOUW  
VAN HET KLUIZENDOK TE GENT

Brussel, 23 december 1993



# 1. INLEIDENDE BESCHOUWINGEN

---

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden heeft op 12 oktober 1993 de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd over de bouw van het Kluizendok te Gent. De minister drukte daarbij de wens uit "zo spoedig mogelijk" over de advisering te kunnen beschikken, in ieder geval tegen 31 januari 1994. De minister heeft daarbij een projectnota en de kosten-batenanalyse overgemaakt. Het was voor de eerste keer dat een projectnota aan de Vlaamse Havencommissie werd overgemaakt. Dit document verzamelt de belangrijkste technische en economische gegevens voor de verantwoording van het project. De trafiekprognoses, de lay-out en de fasering komen er onder meer in aan bod.

In opdracht van het Havenbedrijf Gent werd bovendien een economische impact studie gemaakt. Het Havenbedrijf Gent heeft deze studie als "voorlopig eindrapport" overgemaakt aan de Havencommissie.

Het Dagelijks Bestuur van de Vlaamse Havencommissie heeft de werkgroep Infrastructuur de opdracht gegeven om de voorgelegde documenten te onderzoeken en een ontwerp-advies voor te bereiden.

In **deel 2** worden de belangrijkste gegevens over het project samengevat. Deze samenvatting bevat naast een korte beschrijving van het project de belangrijkste resultaten van de kosten-batenanalyse en de economische impact studie. Er wordt in belangrijke mate aandacht besteed aan de markteconomische omgeving waarin het project zal moeten functioneren en aan de trafiekprognoses. In **deel 3** wordt een samenvatting gegeven van de besprekingen in de werkgroep en tenslotte bevat **deel 4** de conclusies van de Vlaamse Havencommissie.



## 2. ONDERZOEK VAN HET PROJECT

In dit deel worden de voorgelegde documenten samengevat. Meer bepaald gaat het om de project-nota, de kosten-batenanalyse en de economische impact studie.

### 2.1 KENMERKEN VAN HET PROJECT

#### 2.1.1 FYSISCH KENMERKEN

In de haven van Gent wordt de bouw van een nieuw dok voorzien aan de linkeroever van het Zeekanaal Gent-Terneuzen. Dit "Kluizendok" heeft een "L"-vorm, waarvan in dit advies slechts de eerste fase wordt behandeld. Deze eerste fase omvat de realisering van 1200 meter kademuur aan het kanaal en het dok zelf dat wordt beperkt tot het deel dat op het grondgebied van Gent gelegen is. Het deel dat parallel loopt met het Zeekanaal wordt in een latere fase gepland en maakt geen onderwerp uit van dit advies. Aan het Kluizendok worden zowel terreinen voorzien met een diepte van 300 als van 600 meter. In totaal zal er ca. 197 hectare aan terrein en een totale kadelenkte van 4,45 km beschikbaar komen. In vergelijking met de bestaande terreinoppervlakte in de haven van Gent breidt het nu voorliggende project de beschikbare terreinoppervlakte substantieel uit<sup>1</sup>.

#### 2.1.2 BUDGETTAIRE IMPACT VAN HET PROJECT

De totale kostprijs van het Kluizendok te Gent wordt geraamd op 5,503 miljard BF. Daarvan is 4,293 miljard BF ten laste van het Gewest en 1,210 miljard BF ten laste van het Havenbedrijf Gent. In de studies en in de evaluatie wordt ervan uitgegaan dat de uitvoering van het project wordt gespreid over de jaren 1994 tot 2000. Daarbij wordt in volgende spreiding voorzien:

De gefaseerde uitvoering van het project hangt nauw samen met een gefaseerde ingebruikname van het dok en van de beschikbare terreinen. Wanneer men ervan uitgaat dat de bouw van het Kluizendok wordt gestart in 1994 dan komt er een eerste deel van de terreinen en de kademuur beschikbaar in 1995. In elk van de daarop volgende jaren komen nieuwe terreinen en kadelenkte vrij voor gebruik. De snelle operationalisering van onderdelen van het project mag als een belangrijke factor beschouwd worden in de rentabiliteit van het project.

De onderhoudskosten omvatten enerzijds het onderhoud van de waterinfrastructuur (in de kosten-batenanalyse gerekend aan 1% van de constructiekost) en het onderhoud van de wegen (gerekend aan 1,5% van de constructiekost van de wegen).

Tabel 1: Totale kostprijs van het Kluizendok (excl. BTW)

aard van de kosten	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	totaal
kademuren	442	442	442	408	340	544	408	3026
baggerwerken	302	269	614	317	258	129	70	1959
andere	65	99	149			90	115	518
totaal	809	810	1205	725	598	763	593	5503

<sup>1</sup> De bestaande terreinoppervlakte van de gronden (exclusief deze rond het toekomstige Kluizendok), welke eigendom zijn van het Havenbedrijf Gent en welke kunnen geëxploiteerd worden door de uitgifte van concessies, bedraagt ongeveer 368 ha. Hiervan is 215 ha watergebonden. Door de realisatie van het Kluizendok eerste fase komt een bijkomende oppervlakte van ca. 197 ha beschikbaar voor watergebonden concessies.



## 2.2 DOELSTELLING

Nadat in 1968 de nieuwe Westsluis in gebruik was genomen, is de trafiek naar de haven van Gent jaar na jaar toegenomen tot in het begin van de jaren tachtig. Sinds ongeveer 1983 blijft de trafiek rond de 25 miljoen ton schommelen. Verdere groei wordt gehypothekeerd door een gebrek aan watergebonden terreinen. Theoretisch kan aan dat gebrek aan watergebonden terreinen met drie projecten worden tegemoetgekomen: het Petroleumdok, het Rodenhuisdok en het Kluizendok. Het Petroleumdok, dat grotendeels reeds gerealiseerd is en een capaciteit biedt voor 2,1 miljoen ton, is reeds voorbestemd voor de trafiekontwikkeling tot 1995. Het Rodenhuisdok is moeilijk op korte termijn realiseerbaar aangezien een belangrijk deel van de gronden nog niet verworven is. Het Kluizendok voorziet een nieuwe capaciteit van 7 à 8 miljoen ton. Gent mikt erop om met het Kluizendok en het Petroleumdok samen de totale trafiek op te trekken tot 35 à 36 miljoen ton. Daarbij wordt de maximumgrens van de sluis bereikt.

Het aanbieden van nieuwe capaciteit door middel van het Kluizendok heeft twee grote doelstellingen. Een eerste doelstelling is het aantrekken van nieuwe trafieken, waarbij dan onder meer wordt gemikt op auto's en ro/ro, stukgoedtrafieken, droge bulktrafieken en vloeibare bulktrafieken. Er wordt expliciet niet gemikt op container- of aardolietrafieken. Een tweede doelstelling is het scheppen van de mogelijkheden tot herlocalisaties van goederenbehandelaars binnen de haven. Om met de bestaande haveninfrastructuur bijkomende groei te kunnen realiseren is het nodig dat sommige trafieken binnen de haven worden verplaatst.

## 2.3 TRAFIEKPROGNOSES

Voor het project "Kluizendok" werden verschillende prognoses opgemaakt. In eerste instantie werd door het Gentse Havenbestuur een trafiekprognose opgemaakt waarbij de marktrealiteiten de basis vormen. De prognose bestaat uit de aggregatie van een aantal deelprognoses die elk voor specifieke goederengroepen de perspectieven schetsen.

De in de kosten-batenanalyse uitgewerkte prognose heeft een andere basis. Hier wordt uitgegaan van de jaarlijkse groei van de trafiek waarvoor het project in aanmerking komt in de Hamburg-Le Havre range. Verondersteld wordt dat de trafiekcijfers van de haven zullen stabiliseren op een niveau van 27,1 miljoen ton (inclusief Petroleumdok) zolang geen nieuwe capaciteit beschikbaar komt. Zodra nieuwe capaciteit ter beschikking komt te Gent is niet enkel het groeipad van de range te verwachten, doch bovendien ook een inhaalbeweging. De haven zal enkele jaren sneller groeien dan de range om daarna een groei aan te houden die gelijk is aan deze van de range, nl. 2,9% per jaar. Dit groeicijfer is gebaseerd op een industrieel groeiritme voor de 12 EG-landen van 2,5% per jaar. De redenering die daarbij wordt gevolgd houdt een herstel in van het marktaandeel van de haven van Gent binnen de Belgische havens van gemiddeld 17% in 1986-1990 naar de 18,65% die het gemiddelde was voor de periode 1980-1985. Globaal stemt deze trafiekprognose nagenoeg overeen met de prognose die door het Gentse Havenbedrijf werd opgesteld. Enkel de gevolgde redenering verschilt.

Een derde (en vierde) prognose werd opgesteld in de economische impact studie. In deze studie werd allereerst de prognose van het Gentse Havenbedrijf gevolgd en werden de berekeningen daarop gebaseerd. Bij wijze van sensitiviteitsanalyse werd echter een "pessimistisch scenario" uitgewerkt, gebaseerd op (herziene) deelprognoses. Het pessimistisch scenario waarop de berekeningen gebaseerd zijn gaat uit van een tragere opbouw van de trafiek. Na 2001 wordt de trafiek constant gehouden om een absolute ondergrens van het rendement van het Kluizendok te bepalen. In een bijkomend scenario waarbij de trafiekgroei na 2001 wel wordt doorgetrokken wordt de volledige benutting van het Kluizendok bereikt in 2006.

Tenslotte wordt ook in de kosten-batenanalyse een pessimistische trafiekprognose opgenomen in de sensitiviteitsanalyses. Daarbij wordt verondersteld dat het industriële groeiritme in Europa geen 2,5% is maar 2% en dat de haven van Gent stagneert op haar huidige marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range.

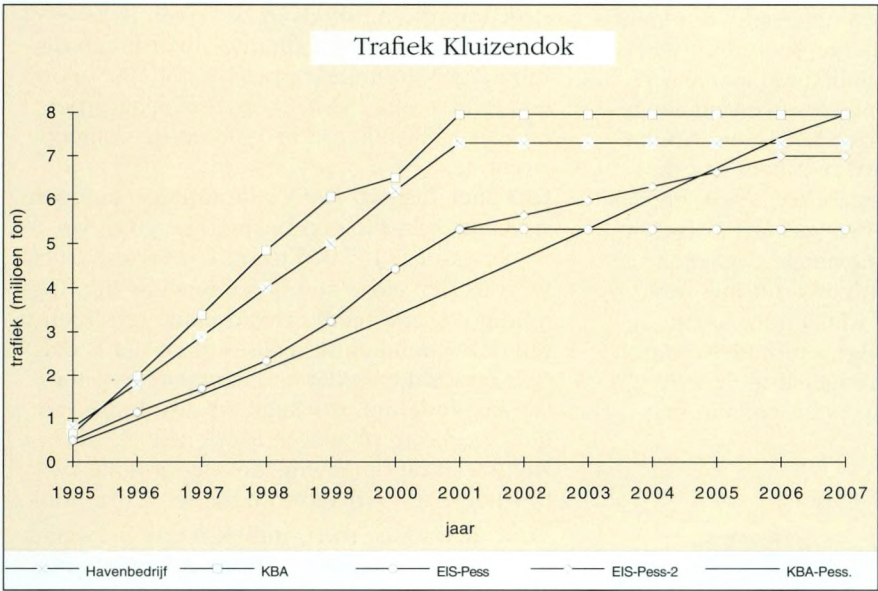


Onderstaande tabel en grafiek illustreren de vier verschillende prognoses.

Tabel 2: Prognosevarianten Kluizendok

mln ton	Havenbedrijf Gent	KBA	EIS-Press.		KBA-Press
1995	0.80	0.65	0.50		0.40
1996	1.80	1.98	1.15		0.97
1997	2.90	3.39	1.70		1.55
1998	4.00	4.85	2.35		2.15
1999	5.00	6.07	3.25		2.76
2000	6.20	6.50	4.43		3.38
2001	7.30	7.96	5.33		4.02
2002	7.30	7.96	5.33	5.65	4.67
2003	7.30	7.96	5.33	5.98	5.34
2004	7.30	7.96	5.33	6.30	6.03
2005	7.30	7.96	5.33	6.63	6.72
2006	7.30	7.96	5.33	7.00	7.44
2007	7.30	7.96	5.33	7.00	7.96

Grafiek 1: Trafiekprognoses Kluizendok



De prognose van het Havenbedrijf Gent ligt erg dicht bij de prognose die in de kosten-batenanalyse werd gebruikt, niettegenstaande de berekeningswijze verschilt. In de berekeningen voor de pessimistische prognose uit de economische impact studie wordt de trafiek in het Kluizendok trager opgebouwd. Voor de berekening van de ondergrens van het rendement stagneert deze op een lager niveau dan de maximale capaciteit van het Kluizendok. In een variant van deze

prognose wordt de volledige capaciteit van het Kluizendok bereikt in 2006. De pessimistische prognose uit de kosten-batenanalyse resulteert uiteindelijk in een maximaal benutte capaciteit van het Kluizendok, doch pas in 2007 in plaats van in 2001.

Het inhoudelijke deel van de trafiekprognoses wordt samen behandeld met de markteconomische gegevens in punt 4, “Marktomgeving en gevoerde marktstrategie”.



## 2.4 MARKTOMGEVING EN GEVOERDE MARKTSTRATEGIE

### 2.4.1 MARKTSTRATEGIE

De strategie van het Gentse Havenbedrijf bestaat erin capaciteit te creëren zodat nieuwe trafieken kunnen aangetrokken worden en zodat de bestaande trafieken de mogelijkheid krijgen verder te groeien. Een aantal ondernemingen die nu in de bestaande haven zijn gevestigd voorzien een substantiële groei op voorwaarde dat er bijkomende capaciteit wordt voorzien. Het voorzien van die capaciteit zal in een aantal gevallen gebeuren door herlokalisaties van de bedrijfsterreinen: ofwel verhuist een onderneming naar een nieuwe locatie zodat daar verdere groei mogelijk wordt voor dat bedrijf ofwel worden bedrijven verplaatst om ruimte te maken voor ondernemingen die in de bestaande haven geen plaats meer hebben voor verdere expansie.

Naast de doelstelling "herlokalisatie" worden belangrijke mogelijkheden gezien in nieuwe trafieken. De potentialiteiten werden onderzocht door de Commerciële Dienst van het Havenbedrijf Gent en voor een aantal goederencategorieën werden deelprognoses opgesteld. Sommige van de hieronder samengevatte deelprognoses hebben een hoge waarschijnlijkheid aangezien reeds verregaande engagements werden aangegaan door de betrokken privé-bedrijven. Andere deelprognoses gaan gepaard met heel wat meer onzekerheid. In totaal brengen de deelprognoses de totale trafiek van de haven van Gent op ruim 35 miljoen ton, zijnde de maximale capaciteit die door de haven kan worden verwerkt met de huidige toegankelijkheid. Het Kluizendok is op middellange termijn het enige alternatief om de genoemde vooruitzichten mogelijk te maken. Op zeer korte termijn komt capaciteit vrij aan het Petroleum dok.



### 2.4.2 MARKTEVOLUTIES

Er bestaan heel concrete plannen van een aantal privé-bedrijven om de huidige activiteiten uit te breiden. Wanneer de meest concrete plannen worden bijeengeteld dan gaat het om ongeveer 2,5 miljoen ton. Naast deze trafiek die volledig voortvloeit uit de uitbreiding van de bestaande trafieken wordt een belangrijke hoeveelheid nieuwe trafiek verwacht. Voor een deel zal deze nieuwe trafiek afkomstig zijn van industriële activiteiten. Anderzijds worden trafieken verwacht die op hun beurt aansluitende activiteiten veroorzaken.

In de projectnota werden de marktevoluties geschetst zoals deze werden opgemaakt door het Havenbedrijf van Gent. Hieronder worden deze samengevat en aangevuld met gegevens uit een aanvullende nota van het Gentse havenbedrijf.

**a. Ro/ro.** Er wordt verwacht dat er zich een nieuwe autotrafiek zal ontwikkelen, vergelijkbaar met deze van de grote Japanse autoconstructeur, die nu reeds in de haven is gevestigd. Aan de invoer van auto's wordt een distributiegebeuren gekoppeld. Voor 1995 wordt een trafiek van 150.000 ton verwacht, groeiend naar 300.000 ton in 1998 en de volgende jaren.

Een deel daarvan is voor de Japanse autoconstructeur zelf, die een belangrijke groei verwacht van ca. 145.000 naar 180.000 à 200.000 wagens per jaar tegen de eeuwwisseling. De huidige locatie biedt onvoldoende terreinen om deze trafieken te realiseren en het is dan ook noodzakelijk dat een aantal activiteiten (de behandeling, stockage en distributie van gezaagd hout, plywood, ijzer en staal), die zich nu in de omgeving van de terminal bevinden, te verplaatsen naar het Kluizendok.

Voor de overige ro/ro-trafiek wordt verwacht dat er zich een nieuwe trafiek zal aanmelden met een grootte van 50.000 ton in 1995 tot 200.000 ton in 1996 en de volgende jaren.

De bestaande ro/ro-activiteiten van een grote Zweedse autofabrikant en de daaraan gekoppelde ro/ro-lijn voorziet een uitbreiding van 4 naar 5 of 6 afvaarten per week. In de praktijk betekent dit dat de ro/ro-terminal over meer parkeerruimte voor onbemande trailertransporten en stockagecapaciteit voor containers zou moeten beschikken. Bestaande stukgoed-activiteiten dienen daarvoor overgeheveld te worden naar het Kluizendok.



**b. Stukgoed.** Analooq aan de activiteiten van een reeds gevestigde stukgoedbehandelaar zal volgens het Gentse Havenbedrijf een bijkomende stukgoedtrafiek gerealiseerd worden van ca. 600.000 ton in 1995 oplopende tot 1.800.000 ton in 2001. Een belangrijk deel van deze goederen zijn forest products.

**c. Droge bulk.** Er wordt een belangrijke toename voorzien voor kolen die bestemd zijn voor de energiesector (kolencentrales) alsook voor bewerkingen die ter plaatse kunnen worden uitgevoerd, zoals zeven en wassen. Voor 1997 wordt een trafiek verwacht van 500.000 ton, oplopende tot 1.700.000 ton in 2001. Tevens worden hoogwaardige erts en half-fabrikaten verwacht die bestemd zijn om verwerkt te worden op het industrieterrein "De Nest" te Evergem. Er wordt gedacht aan de vestiging van een aluminiumfabriek. Deze trafiek vangt volgens de prognose aan in 1997 met 500.000 ton en groeit aan tot 1.300.000 ton in 2001.

**d. Vloeibare bulk.** In de prognose van het Havenbedrijf van Gent wordt een trafiek van vloeibare meststoffen opgenomen van 100.000 ton in 1998 tot 1.000.000 ton in 2001. Voorts wordt een trafiek van plantaardige oliën (palmolie, soyaolie en andere vloeibare produkten zoals melasse) verwacht van 200.000 ton in 1996 tot 1.000.000 ton in 2001. Deze trafiek is verbonden aan de activiteiten van verwerkende bedrijven in de voedingssector die voorzien worden op het industrieterrein "De Nest" te Evergem. Een bestaand distributiecentrum voor geconcentreerd fruitsap aan het Sifferdok voorziet een gevoelige uitbreiding van de stockagecapaciteit. Tegen 1995 zal de aanvoer van fruitsapconcentraten worden opgedreven van ca. 140.000 ton naar ca. 220.000 ton. Deze uitbreidingen kunnen enkel gebeuren door geleidelijk andere activiteiten (o.a. stockage van hout) van het Sifferdok naar het Kluizendok over te brengen. Een bestaande distributieterminal voor vegetale oliën en vloeibare meststoffen (Zuid- en Middendok) voorziet een uitbreiding aan het Zuiddok. Ook hiervoor dienen activiteiten van een andere stouwer verplaatst te worden.

**e. Andere.** Er zijn volgens de Commerciële Dienst van het Havenbedrijf Gent verregaande engagementen aangegaan betreffende de uitbreiding of het aantrekken van trafieken van citrusconcentraten, meststoffen, vegetale oliën, houtskool en houtvezel, cement en schroot.

Tevens worden nieuwe watergebonden industriële activiteiten verwacht die een trafiek van 150.000 ton maritiem vervoer en ca. 70.000 ton/jaar binnenvaartvervoer creëren.

In de economische impact studie werden de berekeningen gebaseerd op het scenario dat door het Havenbedrijf Gent werd uitgewerkt, aangevuld door een aantal varianten daarop.

Bovendien werd een pessimistisch scenario uitgewerkt. Hiervoor werden een aantal kanttekeningen geplaatst bij de deelprognoses die door het Havenbedrijf Gent werden gemaakt. Deze kanttekeningen werden vertaald naar een bijstelling van de deelprognoses. De auteurs van de economische impact studie baseren zich op expertinformatie afkomstig van industriële sectoren. De trafiekevolutie die als pessimistisch scenario in de economische impact studie werd opgenomen werd reeds weergegeven in grafiek 1.

De auteurs van de economische impact studie stellen zich in hun pessimistisch scenario vragen (1) bij de vestiging van een bedrijf dat primair aluminium produceert. Bijgevolg wordt ook de aanvoer van grondstoffen voor deze industrie minder waarschijnlijk. (2) Volgens berekeningen van de auteurs vereisen de terreinen die voorzien worden voor de opvang van de autotrafiek een rotatiesnelheid die driemaal hoger ligt dan de huidige rotatiesnelheid op de bestaande Japanse autoconstructeur. Mede op basis van de berekende rotatiesnelheid tezamen met marktinformatie zijn de prognoses aangepast. (3) De kans op een vestiging van een compleet nieuw voedingsverwerkend bedrijf (of aanverwant) op het nabijgelegen industrieterrein "De Nest" wordt bescheiden geacht.

Volgende deelprognoses werden aangepast. De prognosecijfers voor de **non-ferro-trafieken** werden naar beneden toe bijgesteld wegens hun sterke conjunctuurgevoeligheid. De invloed van de goedkope uitvoer van ruwe metalen vanuit de voormalige Oostbloklanden is niet gering. De ondernemingen investeren niet zozeer in uitbreiding, doch eerder in strategische heroriëntering. Deze zijn gericht op het terugschroeven van de produktiekosten, recyclage en ontwikkeling van nieuwe produkten. De kans op een vestiging van een bedrijf dat primair aluminium produceert is bescheiden wegens de hoge uitbatingkosten, de SEVESO-richtlijn en de eco-fiscaliteit. De kans op doorvoer van bauxiet is echter groter. De onderzoekers zien wel belangrijke mogelijkheden voor schrootverwerking.



De trafik voor **vegetale oliën** is slechts gecorrigeerd met dat gedeelte van de trafik dat nu reeds bestaat en gefeederd wordt vanuit de haven van Rotterdam (200.000 ton). Bijgevolg levert dit trafikdeel geen additionele toegevoegde waarde creatie en wordt gezuiverd uit de totale toegevoegde waarde creatie gekoppeld aan de behandeling van vegetale oliën.

De **woudprodukten** worden door de auteurs van de economische impact studie geacht minder snel aan te groeien dan werd verondersteld in het basisscenario wegens de gemiddelde contractgrootte van 100.000 ton die voor woudprodukten veel voorkomt. Het feit dat de haven van Antwerpen een zeer sterke positie heeft inzake de behandeling van woudprodukten, vermindert eveneens de mogelijkheden van de haven van Gent.

In het pessimistische scenario worden eveneens de prognosecijfers voor de aanvoer van kolen naar beneden toe aangepast. De trafikcijfers voor de categorie overige general cargo en **vloeibare meststoffen** werden gehandhaafd.

De auteurs wijzen erop dat het gaat om een pessimistisch scenario en dat het een ondergrens betreft. In het basisscenario wordt verondersteld dat 7,96 miljoen ton zal worden bereikt in 2001. In dit pessimistisch scenario, opgesteld ter bepaling van de ondergrens van het rendement, zal in 2001 slechts 5,53 miljoen ton naar het Kluizendok komen. Er werd in de berekeningen van uitgegaan dat de trafik in het Kluizendok stabiliseert op een niveau van 5,53 miljoen ton. Er werden echter ook aanvullende berekeningen gedaan waarin het Kluizendok tegen 2006 groeit naar haar volledige capaciteit. In de berekening van het rendement werd met deze aanvullende berekeningen rekening gehouden.





## 2.5 DE KOSTEN-BATENANALYSE

### 2.5.1 ANALOGIE METHODOLOGIE

In de tot nu toe door de Vlaamse Havencommissie behandelde investeringsprojecten werd steeds een kosten-batenanalyse voorgelegd ter ondersteuning van de advisering. De methodes die werden gebruikt in de “Kosten-batenanalyse van het Kluizendokcomplex” zijn analoog aan de methodes die in de vorige KBA's werden gebruikt. De kosten-batenanalyse vertoont een grote gelijkenis met deze van voorgaande capaciteitsuitbreidende projecten zoals het Verrebroekdok en de Containerkade Noord te Antwerpen of de Containerkade te Zeebrugge.

Zoals ook in de vorige kosten-batenanalyses werden in de KBA voor het Kluizendok kosten-batentabellen opgesteld voor een internationaal en een Belgisch standpunt. Aan de kostenkant van de KB-tabel worden de investerings- en de onderhoudskosten vermeld. Eventueel wordt ook aan deze kant de kost vermeld die ontstaat doordat het onderzochte project onderbenutting van capaciteit veroorzaakt in een andere Belgische haven (niet het geval voor het Kluizendok).

Aan de batenkant komen havenontvangsten, bestaande uit de huurgelden voor de terreinen en de havenrechten. De kostenbesparingen voor de havengebruikers, die bestaan uit de vermeden congestiekost en de kost die vermeden wordt door de tijdwinst die het project veroorzaakt, worden eveneens aan de batenkant van de tabel geplaatst.

De werkgelegenheid bij constructie en onderhoud is een baat die ontstaat doordat een groot deel van de werknemers die meewerken aan de constructie en onderhoud van het project uit de werkloosheid komen. In de veronderstelling dat de huidige werkloosheid slechts een beperkte tijd zal duren wordt deze baat maar tot het jaar 2000 aangerekend. Wanneer een project nieuwe trafiek aantrekt dan zal de behandeling van deze goederen hoofdzakelijk gebeuren door Belgische werknemers en zal er bijgevolg een baat optreden voor de Belgische economie. Ook deze werkgelegenheidsbaat wordt beperkt tot het jaar 2000. De baat mag echter enkel worden toegerekend voor het Belgische standpunt: in het internationale standpunt gaat het louter om een verschuiving van arbeidsplaatsen van de ene haven naar de andere, zodat de baat nihil is.

Tenslotte wordt een baat aangerekend voor de “toelevering aan andere projecten”. Het gaat hier in het geval van het Kluizendok om de levering van baggerspecie voor de ophoging van het industrieterrein Moervaart. Bovendien moet op het terrein waarop het Kluizendokcomplex zal komen de stortplaats “Floridienne” ingekapseld worden, ongeacht of het Kluizendok wordt gerealiseerd of niet. Wanneer het Kluizendok wordt gebouwd dan kan de inkapseling van het stort tegen een merkelijk lagere kost gebeuren dan wanneer het Kluizendok niet zou worden gebouwd<sup>1</sup>. Ook hier is de methode analoog aan voorgaande KBA's: ze werd b.v. ook toegepast in Antwerpen waar in de KBA over de “renovatiewerken Amerikadok tot Derde Havendok” de baat van de ophoging van de dijken in het kader van het Sigma-plan werd meegerekend.

<sup>1</sup> Als baat werd de minimale kost aangerekend die nodig is om de stortplaats te saneren wanneer het Kluizendok niet zou worden gebouwd, verminderd met de kost die moet betaald worden door de inkapseling wanneer het Kluizendok wel wordt gebouwd.



2.5.2 RESULTATEN

De resultaten van een kosten-batenanalyse kunnen worden samengevat in een kosten-baten-

tabel. Onderstaand worden deze weergegeven voor zowel het internationale als het Belgische standpunt.

Tabel 3: Kosten-batentabel Kluizendok internationaal standpunt

Kosten en baten uit internationaal standpunt (mln BF 1992) (discontovoet 4%, oneindige analyseperiode)			
Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven (80%)	4.580	1. Toelevering aan andere projecten (10%)	1.426
2. Onderhoudsuitgaven (20%)	1.113	2. Havenontvangsten (54%)	7.965
		3. Kostenbesparingen havengebruikers (26%)	3.909
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud (10%)	1.516
TOTALE KOSTEN:	5.693	TOTALE BATEN:	4.816

Tabel 4: Kosten-batentabel Kluizendok Belgisch standpunt

Kosten en baten uit internationaal standpunt (mln BF 1992) (discontovoet 4%, oneindige analyseperiode)			
Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven (80%)	4.580	1. Toelevering aan andere projecten (10%)	1.426
2. Onderhoudsuitgaven (20%)	1.113	2. Havenontvangsten (55%)	7.965
		3. Belgisch aandeel in de kostenbesparingen havengebruikers (8%)	1.101
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud (10%)	1.516
		5. Werkgelegenheid bij goederenbehandeling in België (17%)	2.517
TOTALE KOSTEN:	5.693	TOTALE BATEN:	14.525



Vanuit het internationaal standpunt bedraagt het kosten-batensaldo 9.123 miljoen BF. De opbrengstratio, zijnde de netto baat per geïnvesteerde frank, bedraagt 1,66. Vanuit het Belgische standpunt bedraagt het kosten-batensaldo 8.832 miljoen BF. De opbrengstratio bedraagt 1,60.

In de resultaten van de kosten-batenanalyse vallen enkele dingen op:

- (1) het geringe verschil tussen de opbrengstratio's in het internationale en het Belgische standpunt, en
- (2) de procentuele verdeling van de baten.

(1) Het kleine verschil tussen het resultaat vanuit het internationale en het Belgische standpunt is opmerkelijk. Aangezien het Kluizendok tegenover sommige andere projecten geen kosten bespaart door een tijdswinst voor de schepen te realiseren en aangezien het vooral de tijdswinst voor de schepen is die in een internationaal standpunt naar buitenlandse havengebruikers gaat, is het verschil tussen de kostenbesparingen in het internationale en het Belgische standpunt relatief klein. Dat verschil wordt bovendien grotendeels gecompenseerd door de "werkgelegenheid bij goederenbehandeling in België", die enkel in het Belgische standpunt worden aangerekend. Bovendien hebben de havengebruikers een relatief gering aandeel in de baten, terwijl juist in die post het grootste verschil tussen internationaal en Belgisch standpunt voorkomt (zie ook (2)).

(2) In het kosten-batenresultaat wordt 10% van de baat gerealiseerd door de "toelevering aan andere projecten". De baggerwerken voor het Kluizendokcomplex leveren specie voor de ophoging van een toekomstig industrieterrein ten zuiden van de Moervaart. Bovendien wordt door de bouw van het Kluizendok de kost voor de sanering van het stort Floridienne tot een minimum herleid.

De sanering van de stortplaats zou eveneens moeten gebeuren indien het Kluizendok er niet zou komen. Een groot deel (54 à 55%) van de baten voor het Kluizendok zijn te danken aan de havenontvangsten. Deze havenontvangsten bestaan uit enerzijds de huurgelden (3.235 miljoen BF) en de havenrechten (4.730 miljoen BF). De terreinen worden geleidelijk aan in gebruik genomen (gespreid over de periode 1995-2001) en de huurgelden worden dan ook geleidelijk opgebouwd.

De congestiekostenbesparing is in Gent voor het Kluizendok kleiner dan in Antwerpen voor het Verrebroekdok<sup>1</sup>. Congestiekostenbesparingen worden geacht enkel gerealiseerd te worden op de Gentse trafiek en die is substantieel lager dan vergelijkbare trafiek in Antwerpen (bovendien werden ook meer trafieken verwacht naar het Verrebroekdok dan naar het Kluizendok). Dit uitgangspunt is fundamenteel: het project in de ene haven lost geen beperkingen op in de andere haven. Dit impliceert dat er verondersteld wordt dat het Verrebroekdok hoe dan ook wordt uitgevoerd (terwijl het Verrebroekdok en het Kluizendok voor een belangrijk stuk op dezelfde markt mikken).

Wanneer de batenzijde van de kosten-batentabel wordt verdeeld in enerzijds de baten die in het voordeel zijn van de publieke sector (havenbedrijf, overheid), zijnde werkgelegenheid, havenontvangsten en toelevering aan andere projecten en anderzijds de private sector (kostenbesparingen voor de havengebruikers) dan blijkt het Kluizendok bijzonder belangrijk voor de publieke sector (74% in het internationale en 92% in het Belgische standpunt).

<sup>1</sup> Voor het Verrebroekdok ging het in het internationale standpunt om een congestiekostenbesparing van 20.687 miljoen BF, terwijl voor het Kluizendok een congestiekostenbesparing van 4.027 miljoen BF werd berekend.



### 2.5.3 CONCLUSIES OP BASIS VAN DE KOSTEN-BATENANALYSE

De resultaten van de kosten-batenanalyse voor het Kluizendok zijn positief, zelfs bij het aanhouden van meer pessimistische hypothesen. In een rangschikking van de projecten aan de hand van de opbrengstratio's staat het project hoog gerangschikt wanneer men het Belgische standpunt beschouwt. Vanuit het internationale standpunt scoort het project in dat opzicht minder goed.

In sensitiviteitsanalyses werd het effect berekend van een discontovoet van 8%, van een hogere capaciteit in Gent (door slechts de helft van de congestiekosten aan te rekenen) en een uitgestelde uitvoering (1 jaar). Er werd tevens uitgetest welke de impact was van een pessimistische trafiekprognose, waarbij een groei werd verondersteld van 2% in plaats van 2,5% en waarbij Gent stagneert op haar huidig marktaandeel<sup>1</sup> (zie ook grafiek 1). Deze sensitiviteitsanalyses toonden aan dat geen van de uitgeteste scenario's de opbrengstratio's onder nul brengt.

<sup>1</sup>Ten gevolge van de pessimistische trafiekprognose worden in de sensitiviteitsanalyse wel de havenrechten aangepast, doch niet de huurgelden. Er wordt m.a.w. verondersteld dat de terreinen in hetzelfde tempo worden ingenomen, ongeacht de trafiekaangroei. Moest hiermee rekening worden gehouden dan zou voor het Belgisch standpunt, pessimistische trafiekprognose, de opbrengstratio verminderen van 1,23 naar 1,17.





## 2.6 DE ECONOMISCHE IMPACTSTUDIE

### 2.6.1 BEREKENING VAN HET RENDEMENT VAN DE OVERHEIDSINVESTERING

De economische impactstudie die ten behoeve van de evaluatie van het Kluizendokproject werd opgemaakt bevat in hoofdzaak informatie over de toegevoegde waarde en de terugvloeï naar de schatkist die door de realisering van het Kluizendok zal worden gecreëerd. Het gaat daarbij over de creatie van directe en indirecte toegevoegde waarde. Voorts kunnen coëfficiënten worden berekend die meten in hoeverre de haveninvestering te Gent een beter of slechter rendement heeft dan het economiegemiddelde voor overheidsinvesteringen.

Een economische impactstudie ten behoeve van concrete projectevaluatie werd voor het eerst gebruikt bij de behandeling van het dossier "Renovatie Oostende". De economische impactstudie die werd opgemaakt voor het project "Kluizendok" verschilt enigszins van uitwerking en opbouw. Een belangrijke verandering is de continue vergelijking van de resultaten met een rendementscriterium. Dergelijk rendementscriterium situeert de "prestaties" van een project tegenover deze van een gemiddeld presterende overheidsinvestering. Het aanhouden van een rendementscriterium is zinvol: ze biedt een vergelijkingsbasis.

Het rendementscriterium<sup>1</sup> wordt door de auteurs van de EIS gedefinieerd als volgt: wanneer de bruto binnenlandse kapitaalvorming van de overheid, met inbegrip van de investeringen in vervoer en verkeer, wordt gerelateerd aan de totale toegevoegde waarde gecreëerd in de Belgische economie (bruto binnenlands produkt) dan bekomt men een gemiddeld "rendement" van de overheidsinvesteringen in de Belgische economie. Dit gemiddeld rendement wordt op basis van de eerder genoemde relatie berekend op 19 à 24. Dit wil zeggen dat de totale creatie van toegevoegde waarde in België 19 tot 24 maal groter is dan de overheidsinvesteringen.

De in de studie genoemde "strengere" eis wordt dan ook dat het te beoordelen project een toegevoegde waarde creëert die 19 tot 24 maal hoger ligt dan de overheidsinvesteringen. De minimumeis wordt berekend als de relatie tussen de bruto binnenlandse kapitaalvorming

(overheid en private sector) en de totale gerealiseerde toegevoegde waarde (bruto binnenlands produkt). Het minimale rendementscriterium bedraagt 4. Het absoluut minimaal te behalen rendement voor een te evalueren project bedraagt dus 4 en wanneer men wenst dat het project aan hoge eisen voldoet dan moet minimaal een verhouding tussen gerealiseerde toegevoegde waarde en de overheidsinvesteringen worden behaald van 19 à 24.

De in de studie genoemde "strengere" eis wordt dan ook dat het te beoordelen project een toegevoegde waarde creëert die 19 tot 24 maal hoger ligt dan de overheidsinvesteringen. De minimumeis wordt berekend als de relatie tussen de bruto binnenlandse kapitaalvorming (overheid en private sector) en de totale gerealiseerde toegevoegde waarde (bruto binnenlands produkt). Het minimale rendementscriterium bedraagt 4. Het absoluut minimaal te behalen rendement voor een te evalueren project bedraagt dus 4 en wanneer men wenst dat het project aan hoge eisen voldoet dan moet minimaal een verhouding tussen gerealiseerde toegevoegde waarde en de overheidsinvesteringen worden behaald van 19 à 24.

De economische impact studie voor het Kluizendokproject behandelt verschillende scenario's. De resultaten voor elk van de scenario's worden simultaan weergegeven voor een discontovoet van 4% en een discontovoet van 8%. De verschillende scenario's kunnen ingedeeld worden in twee groepen. In een eerste groep wordt een prognose gehanteerd die door het Gentse havenbedrijf werd gemaakt. In de tweede groep wordt een "bijgestelde prognose" gehanteerd: op basis van gesprekken met de private sector worden een aantal onderdelen van de prognose aangepast. Het gaat hier om een pessimistisch scenario. Binnen de twee groepen scenario's worden verder nog varianten berekend met of zonder Car Reception Centre. Het al dan niet realiseren van een Car Reception Centre (of een gelijkwaardige activiteit waarbij meer wordt gedaan dan louter overslag) heeft belangrijke gevolgen voor de resultaten. Met het scenario "Car Reception Centre" wordt bedoeld dat het gaat om ro/ro-behandeling maar ook om b.v. het de- en rewxen van wagens, het monteren van enkele opties (autoradio, spoilers...) enz.

<sup>1</sup> De auteurs spreken van een "rendementseis".



Voorts worden binnen de eerste groep scenario's uitgewerkt die een prognose veronderstellen zoals in de kosten-batenanalyse of die een wijziging van de verhouding intermediaire input op werkelijke produktie veronderstelt<sup>1</sup>. De resultaten worden hierna samengevat en verder besproken. Onderstaande tabel geeft voor de verschillende scenario's de resultaten weer in netto bijdrage tot de welvaart per BF project-kost.

Deze cijfers kunnen volgens de auteurs vergeleken worden met het reeds eerder genoemde "streng rendementscriterium", waarbij de netto bijdrage tot de welvaart per BF investeringskost even groot moet zijn dan bij een gemiddelde overheidsinvestering in de Belgische economie (19 tot 24) en het minimale rendementscriterium dat werd vastgesteld op 4 en waarmee wordt vergeleken met de produktiviteit van het geheel van private en overheidsinvesteringen.

**Tabel 5: Netto bijdrage tot de welvaart van het Kluizendok voor de verschillende scenario's**

Scenario	netto bijdrage tot de welvaart per BF projectkost bij discontovoet=4%	netto bijdrage tot de welvaart per BF projectkost bij discontovoet=8%
(1) Basisscenario volgens prognoses Havenbedrijf Gent	20	11
(2) Scenario overeenkomstig prognoses gehanteerd in de uitgevoerde kosten-batenanalyse	22	12
(3) Scenario waarbij geen Car Reception Centre wordt gekoppeld aan de autotrafiek	14	7
(4) Bijstelling van de trafiekprognoses zonder Car Reception Centre <sup>1</sup>	10	5
(5) Bijstelling van de trafiekprognoses met met Car Reception Centre <sup>1</sup>	12	6

De resultaten in bovenstaande tabel geven aan dat bij een discontovoet van 4% zelfs het strenge rendementscriterium wordt bereikt in het basisscenario, in het scenario dat ook in de KBA werd gebruikt en in de twee scenario's waarbij een wijziging werd verondersteld van de verhouding van de intermediaire input op de werkelijke produktie. Bij het scenario waarbij wordt verondersteld dat er geen Car Reception Centre zal komen en bij de scenario's met de bijgestelde

trafiekprognoses wordt het door de auteurs gedefinieerde strenge rendementscriterium niet bereikt. In alle scenario's werd wel het "minimale" rendementscriterium bereikt. Wanneer echter een discontovoet van 8% wordt bereikt wordt in geen van de scenario's nog voldaan aan het maximale rendementscriterium. Aan het minimale rendementscriterium wordt wel voldaan. Een rendementstest bij een discontovoet van 8% moet louter worden beschouwd als een sensitiviteitsanalyse.

<sup>1</sup> De directe toegevoegde waarde vorming wordt herleid tot 90% van het cijfer in het basisscenario, hetgeen aanleiding geeft tot meer toegevoegde waarde in de toeleveringsindustrieën. Terwijl de directe toegevoegde waarde daalt, groeit de indirecte toegevoegde waarde aan. In een variant van deze wijziging worden de aankopen verhoogd met 10%. Er wordt in deze scenario's m.a.w. uitgetest welke een wijziging in de produktiviteit veronderstelt. Genoemde varianten hebben relatief onbelangrijke gevolgen voor de eindresultaten.



2.6.2 TOEGEVOEGDE WAARDE  
IN ABSOLUTE TERMEN

Wanneer de toegevoegde waarde in absolute termen wordt berekend dan blijkt de realisatie van het Kluizendok een geactualiseerde toegevoegde waarde te genereren van 61 tot 130 mil-

jard BF, afhankelijk van het scenario en in de veronderstelling dat deze toegevoegde waarde zich in de toekomst perpetueel zal blijven voordoen.

Tabel 6: Toegevoegde waarde Kluizendok voor de verschillende scenario's

Scenario	toegevoegde waarde in miljard BF bij discontoevoet=4%	toegevoegde waarde in miljard BF bij discontoevoet=8%
(1) Basisscenario volgens prognoses Havenbedrijf Gent	119	51
(2) Scenario overeenkomstig prognoses gehanteerd in de uitgevoerde kosten- batenanalyse	130	56
(3) Scenario waarbij geen Car Reception Centre wordt gekoppeld aan de autotrafiek	83	35
(4) Bijstelling van de trafiekprognoses zonder Car Reception Centre	61	25
(5) Bijstelling van de trafiekprognoses met Car Reception Centre	75	32

Het is duidelijk dat de perpetuele doorrekening van de toegevoegde waarde die door het Kluizendokproject wordt veroorzaakt grotendeels bepaald wordt door de actualisering. De niet-geactualiseerde toegevoegde waarden bedragen

lopen voor het basisscenario op van 1,4 miljard Bf in 1995 tot 5,7 miljard BF in 2001. In het meest negatieve scenario evolueert de toegevoegde waarde van 0,39 miljard in 1995 tot 3 miljard BF in 2001.

2.6.3 DE NETTO BIJDRAGE  
TOT DE OVERHEIDSINKOMSTEN

De netto bijdrage tot de overheidsinkomsten van het Kluizendok wordt, afhankelijk van het scenario, in de economische impact studie berekend

op 21 à 45 miljard BF bij een discontovoet van 4%. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht.



**Tabel 7: Netto bijdrage tot de overheidsinkomsten Kluizendok voor de verschillende scenario's**

Scenario	netto bijdrage tot overheidsinkomsten in miljard BF bij discontovoet=4%	netto bijdrage tot overheidsinkomsten in miljard BF bij discontovoet=8%
(1) Basisscenario volgens prognoses Havenbedrijf Gent	41	17
(2) Scenario overeenkomstig prognoses gehanteerd in de uitgevoerde kosten-batenanalyse	45	19
(3) Scenario waarbij geen Car Reception Centre wordt gekoppeld aan de autotrafiek	28	12
(4) Bijstelling van de trafiekprognoses zonder Car Reception Centre1	21	9
(5) Bijstelling van de trafiekprognoses met met Car Reception Centre8	25	11

## 2.6.4 CONCLUSIES OP BASIS

### VAN DE RESULTATEN

#### VAN DE ECONOMISCHE IMPACTSTUDIE

Wanneer de trafiekprognose, die door het Havenbedrijf Gent werden opgesteld, als realistisch kan worden beschouwd, zal het project "Kluizendok" in termen van toegevoegde waarde volgens de auteurs een resultaat behalen dat vergelijkbaar is met overheidsinvesteringen in de globale Belgische economie. Wordt de prognose - ten behoeve van de onderlinge vergelijkbaarheid van de studies - volledig afgestemd op de prognosecijfers die in de kosten-batenanalyse werden gebruikt dan kan van een nog hoger rendement worden gesproken. De varianten waarin de verhouding intermediaire input op werkelijke produktie wordt gewijzigd, wijzigen het resultaat nauwelijks.

De auteurs hechten een uitermate groot belang aan het feit of er al dan niet een Car Reception Centre (of een gelijkwaardige activiteit) wordt gekoppeld aan de autotrafiek. Volgens de resultaten van de economische impact studie valt bijna één derde van de toegevoegde waarde (perpetueel) weg wanneer dergelijke activiteit

niet zou gerealiseerd worden in of ten gevolge van het Kluizendok.

Wanneer wordt aangenomen dat de trafiekprognose op een heel wat lager peil zou komen te liggen, zoals werd aangenomen in het "pessimistische scenario" van de economische impactstudie, dan heeft dit volgens de auteurs een belangrijk gevolg voor de resultaten die het Kluizendok volgens de economische impactstudie zal behalen. De economische impact studie berekent dat de te realiseren toegevoegde waarde zal terugvallen met 27% wanneer geen Car Reception Centre wordt gerealiseerd en zelfs met 37% wanneer dat wel het geval zou zijn (discontovoet 8%). Het pessimistische scenario leidt tot een "netto bijdrage tot de welvaart per BF projectkost" die 40% lager ligt dan bij het basisscenario (dus met Car Reception Centre, discontovoet 4%) en die niet meer voldoet aan het "strengere rendementscriterium". De netto bijdrage tot de overheidsinkomsten vermindert met eenzelfde percentage.



# 3. SAMENVATTING VAN DE BESPREKINGEN IN DE WERKGROEP

---

## 3.1 DE NOODZAAK VAN BIJKOMENDE CAPACITEIT

De werkgroep is het erover eens dat de haven van Gent over onvoldoende mogelijkheden beschikt om nieuwe activiteiten aan te trekken. Het Petroleumdok biedt op korte termijn en het Kluizendok biedt op langere termijn een oplossing voor deze capaciteitsbehoefte. Niet alleen biedt het dok de mogelijkheid om nieuwe activiteiten aan te trekken, doch tevens wordt de mogelijkheid gecreëerd om binnen de bestaande haven uitbreidingen mogelijk te maken en noodzakelijke reorganisaties door te voeren. Het Kluizendok biedt de haven van Gent de mogelijkheid om zich op een aantal vlakken te heroriënteren. Op dit moment is de haven van Gent voor een belangrijk deel afhankelijk van trafieken waarvan de toekomstmogelijkheden onzeker zijn of die te sterk conjunctuurgebonden zijn, zoals b.v. erts en granen.

De havencapaciteit die door deze niet-expansieve trafieken wordt ingenomen is meestal niet bruikbaar voor nieuwe trafieken. Om de toekomst van de haven te kunnen verzekeren is het noodzakelijk de trafiekportefeuille te herzien en meer af te stemmen op expansieve markten. Daarbij is het aangewezen om uit te gaan van de specifieke trafieken waarvoor Gent nu reeds belangrijke inspanningen heeft gedaan. Dergelijke aanpak vergt echter nieuwe terreinen.

Die nieuwe terreinen kunnen enkel beschikbaar komen aan het Petroleumdok op zeer korte termijn en op middellange termijn door realisering van het Kluizendok. Worden geen bijkomende mogelijkheden geboden dan voorziet de werkgroep een stabilisering van de trafieken naar de haven van Gent.

## 3.2 DE HAALBAARHEID VAN DE VOOROPGEZETTE ACTIVITEITEN

### 3.2.1 SLUIZENCOMPLEX TERNEUZEN

Op vraag van de werkgroep heeft het Havenbedrijf Gent in de vorm van een nota en een mondelinge uiteenzetting aangetoond in hoeverre de capaciteit van het sluisencomplex te Terneuzen al dan niet een belemmering vormt om de vooropgezette trafiekprognoses te realiseren. Naast een aantal kwalitatieve argumenten werd ook een cijfermatige argumentatie voorgelegd.

De evolutie van de vlootsamenstelling geeft aan dat door de schaalvergroting voor eenzelfde hoeveelheid goederen een steeds kleiner aantal schepen nodig is. Zo wordt de totale Gentse trafiek van 24,159 miljoen ton in 1986 vervoerd met 4.469 schepen terwijl ongeveer dezelfde hoeveelheid goederen in 1990 werd vervoerd met 3.694 schepen.

Het berekenen van de toekomstige weerslag van de bijkomende trafiek in het Kluizendok en het Petroleumdok op het functioneren van het Sluisencomplex te Terneuzen gebeurt in verschillende stappen. In 1991 werd 25,455 miljoen ton goederen vervoerd met 3.617 schepen. Na ingebruikname van het Petroleumdok zal de capaciteit van de Gentse haven 27,1 miljoen ton bedragen. De vlootsamenstelling van deze 27,1 mil-

joen ton werd bekomen door extrapolatie van de vlootsamenstelling van 1991. De trafieken die voor het Kluizendok worden verwacht worden uitgesplitst naar verschijningsvorm om van daaruit de omrekening te kunnen maken naar aantal schepen. Voor elk van de verschijningsvormen wordt het aantal schepen geschat, ingedeeld in vier grootteklassen. Optelling van de "bestaande trafiek" en de trafiek die door het Kluizendok zal gegenereerd worden geeft het totale aantal te verwachten schepen voor 2001, ingedeeld in vier grootteklassen. Voor de trafiek van 1992 van 22,74 miljoen ton waren 3.594 zeeschepen nodig (werkelijk aantal). Bovenstaande redenering berekent voor 2001 dat de trafiek van 35,15 miljoen ton van of naar de haven komt in 4.585 schepen, zijnde 27,6% meer dan in 1992. Dit niettegenstaande de toename van de trafiek in tonnen uitgedrukt 54,6% bedraagt.

Tevens werd door middel van een nautisch simulatiemodel voor de maritieme toegang van de haven van Gent berekend in hoeverre er al te grote wachtlijnen voor het scheepsverkeer zouden ontstaan ten gevolge van de verhoging van de trafiek naar 35,15 miljoen ton in 2001. Voor twee scenario's, nl. 22,74 miljoen ton (situatie 1992) en 35,15 miljoen ton, werd een simulatie



uitgewerkt. Daarbij werd rekening gehouden met de trafiek die door het sluizencomplex te Terneuzen moet, ongeacht of Gent of Terneuzen de herkomst of bestemming is. Daarbij werd uitgegaan van een trafiek voor de haven van Terneuzen en een binnenvaartrafiek voor de havens van Terneuzen en Gent die zich stabiliseren op het niveau van 1992.

De resultaten van deze simulatie tonen aan dat wachtrij voor de sluizen voor het eerste scenario (huidige toestand) meestal geen, 1 of 2 schepen in de wachtrij zitten. Het komt slechts sporadisch voor dat er 3 of meer schepen in de wachtrij zitten. De toestand voor het tweede scenario, waarbij een trafiek van 35,15 miljoen ton naar de haven van Gent wordt verondersteld en een trafiek naar de haven van Terneuzen zoals in 1992, is weinig gewijzigd. Het blijkt dat nog steeds meestal geen, 1 of 2 schepen zich in de wachtrij bevinden. Een wachtrij van 3 schepen of meer komt iets vaker voor dan in het eerste scenario, doch nog steeds slechts sporadisch. De benutting van de Westsluis neemt toe van 51,97% naar 58,63%.

### 3.2.2 TRAFIEKPROGNOSES

De werkgroep waardeert de wijze waarop de trafiekprognoses werden uitgewerkt. Voor de verschillende goederencategorieën werd uiteengezet welke de mogelijke evolutie zal zijn. De sommatie van deze deelprognoses vormt de uiteindelijke trafiekverwachting. In de kosten-batenanalyse werd een prognose met gelijklopende resultaten uitgewerkt waarbij echter uitgegaan werd van de groei in de Hamburg-Le Havre range en waarbij - bij realisering van het Kluizendok - de haven van Gent enkele jaren sneller zou groeien dan de range. Tenslotte werden zowel in de kosten-batenanalyse als in de economische impactstudie pessimistische scenario's uitgewerkt.

De werkgroep aanvaardt het verloop van de trafiekprognose. Bij de voorgestelde fasering is het mogelijk om een trafiek te behalen van ca. 10 miljoen ton, Petroleumdok inbegrepen. Voor een deel van deze trafiek, 2,5 à 3 miljoen ton, zijn reeds verregaande engagementen aangegaan

Naast de kwantitatieve argumentatie werden door het Gentse Havenbestuur een aantal argumenten aangebracht die aantonen dat de Westsluis te Terneuzen momenteel niet haar optimale benutting behaalt en dat er voor de toekomst een hoger rendement kan verwacht worden door:

- het verruimen van de maximaal toegelaten scheepslengte tot 265 meter;
- het meer inzetten van de Middensluis voor schepen tot 10.000 ton;
- een verbeterde scheepvaartcoördinatie in samenwerking met de Rijkswaterstaat;
- de inzet van modernere sleepboten.

Niettegenstaande bij de berekeningen geen rekening werd gehouden met een mogelijke groei van de trafiek naar de haven van Terneuzen of van de binnenvaartrafiek werd volgens de werkgroep toch in voldoende mate aangetoond dat het sluizencomplex te Terneuzen over voldoende capaciteit beschikt om een toename van de trafiek in de haven van Gent toe te laten tot 35,15 miljoen ton. Dit wil met andere woorden zeggen dat de werkgroep het sluizencomplex te Terneuzen niet als een belemmering ziet om het Kluizendok in de eerste fase operationeel te maken.

door privé-ondernemingen. Andere onderdelen van de prognoses zijn aan iets meer onzekerheid onderhevig.

Binnen de werkgroep bestonden twijfels bij de invulling van sommige onderdelen van de prognose. Met name de vestiging van een fabriek voor de produktie van primair aluminium riep bij een aantal werkgroepleden twijfels op. De produktie van primair aluminium op concurrentiële basis is erg onwaarschijnlijk. Dit maakt ook de aanvoer van grote hoeveelheden bauxiet onwaarschijnlijk. Wel zijn er mogelijkheden voor andere hoogwaardige mineralen en schroot. Bij sommige trafieken, zoals b.v. vegetale oliën, ontstonden twijfels over het volume dat in de trafiekprognose werd vooropgesteld, vooral dan in vergelijking met de volumes die op rangeniveau worden vervoerd. De onzekerheden die in de prognose zijn vervat zijn volgens de werkgroep echter niet van die aard dat ze de rentabiliteit van het project in gevaar brengen. Dit werd op een voldoende wijze uitgetest in de sensitiviteitsanalyses.



### 3.3 BEOORDELING VAN DE BEKOMEN RESULTATEN IN DE KOSTEN-BATEN ANALYSE EN DE ECONOMISCHE IMPACT STUDIE

De werkgroep vindt de resultaten van de kosten-batenanalyse een voldoende aanduiding dat het Kluizendokproject aan de minimale rendementsvereisten voldoet (opbrengstratio groter dan nul). Aan die voorwaarde wordt ook nog voldaan in de sensitiviteitsanalyse, waarin tegenvalende trafiekontwikkelingen en andere negatieve scenario's worden uitgetest.

De economische impactstudie berekent voor het Kluizendokproject een netto bijdrage tot de welvaart. Dit resultaat wordt vergeleken met een ratio dat wordt berekend door de binnenlandse kapitaalvorming van de overheid, met inbegrip van de investeringen in vervoer en verkeer, te relateren aan de totale toegevoegde waarde gecreëerd in de Belgische economie (bruto binnenlands produkt). Er wordt een minimale en een streng rendementscriterium berekend.

De werkgroep waardeert de aanpak waarbij een criterium wordt geformuleerd waardoor investeringsprojecten onderling vergelijkbaar worden op het vlak van de netto bijdrage tot de welvaart. De werkgroep heeft echter nog wel vragen bij de wijze waarop het rendementscriterium werd uitgewerkt. De vergelijking van de netto bijdrage tot de welvaart van het project met het macro-economisch equivalent daarvan voor de Belgische economie is te ruim. De minimale en de maximale waarde van het berekende rendementscriterium liggen ver uit elkaar. De vergelijkbaarheid van de macro-economische gegevens en de resultaten op projectniveau zijn voornog onvoldoende onderzocht.

## 4. CONCLUSIES VAN DE COMMISSIE

1. De trafiekontwikkeling in de haven van Gent wordt de afgelopen jaren gekenmerkt door stabilisatie en zelfs achteruitgang. Een belangrijke oorzaak van deze evolutie is de sterke specialisatie van de Gentse haven op een aantal marktsegmenten die conjunctuurgevoelig zijn en voor de toekomst overigens weinig expansie zullen opleveren. Verdere groei voor de Gentse haven zal een uitgesproken differentiëring van de trafiek vergen, daarbij o.m. steunend op reeds aanwezige activiteiten.

Een dergelijke strategie (en die voor Gent duidelijk aangewezen is) kan maar indien de Gentse haven kan beschikken over nieuwe goed uitgeruste watergebonden terreinen. Naast de beperkte mogelijkheden die gecreëerd worden aan het afgewerkte petroleumdok zijn de terreinen aan het Kluizendok op de linkeroever het enige alternatief voor de tweede helft van de jaren '90.

2. Met deze nieuwe infrastructuur en de daarbij aansluitende terreinen stelt Gent een trafiekgroei voorop tot ongeveer 35 mln in 2001. Bij realisatie van deze trafiekgroei is volgens de Commissie een positieve opbrengstratio zoals in de KBA gemeten gewaarborgd. Vanuit het internationale standpunt bekeken bekommt het project een opbrengstratio van 1,66 en vanuit het Belgische

standpunt 1,6 (waarbij ongeveer 65 % van de baten toevloeien aan de publieke sector onder de vorm van besparingen op andere projecten en havenontvangsten, ongeveer 27 % zijn baten op het vlak van werkgelegenheidscreatie). Niettegenstaande het project in het geheel van reeds bestudeerde havenprojecten in het internationale standpunt niet hoog scoort behoort het resultaat vanuit Belgisch standpunt tot de beste scores. Bovendien heeft de commissie vastgesteld dat zelfs bij tegenvallende trafiekontwikkeling (de vooropgezette groei van de trafiek wordt niet in 2001 bereikt, maar pas in 2007) de opbrengstratio vanuit Belgisch standpunt niet lager uitvalt dan 1,17.

Sommige onderdelen van de verwachte trafiekstromen roepen vragen op. Daartegenover staat echter dat de Gentse havenautoriteiten kunnen wijzen op een aantal trafiekstromen waarvoor reeds belangrijke engagementen genomen zijn. Volgens ramingen zouden deze verbintenissen reeds resulteren in een bijkomende trafiek van ongeveer 2,5 tot 3 mln ton. De verdere groei is uiteraard aan meer onzekerheid onderhevig. Deze onzekerheid is echter niet van die aard dat de bekomen opbrengstratio's in het gedrang zouden komen.



3. De realisatie van de vooropgezette activiteiten zal bovendien aanleiding zijn tot de creatie van een substantiële toegevoegde waarde. In het basisscenario zou de contante waarde van de gerealiseerde toegevoegde waarde (direct en indirect) oplopen tot ongeveer 20 mld bij doorrekening tot 2001 en 119 mld bij perpetuele doorrekening. De nettobijdrage tot de welvaart (de toegevoegde waarde verminderd met de overheidskosten) zou respectievelijk 3 maal en 20 maal de investeringskosten overtreffen. Deze resultaten zijn voor een belangrijk stuk bepaald door de mate waarin de voorspelde haventrafiek ofwel zijn oorsprong vindt in industriële activiteiten die in Gent zullen ontwikkeld worden ofwel gekoppeld worden aan aanvullende activiteiten (in het domein van distributie en eerste verwerking).

4. Rekening houdend met deze overwegingen en de besprekingen daarover in de Commissie is de uitvoering van het Kluizendok-project verantwoord. De integratie van dit project in een havenoverschrijdende Vlaamse havenstrategie en de fasering in het meerjarenprogramma van de VHC zal het voorwerp uitmaken van een globale afweging.



**MEERJARENPROGRAMMA VOOR DE HAVENS**  
**1994 - 1996:**  
**DE NOODZAAK VAN EEN GLOBALE AFWEGING.**  
**EEN TUSSENTIJD'S ADVIES <sup>1</sup>**

Brussel, 23 december 1993

---

<sup>1</sup> Dit tussentijds advies werd door de Commissie behandeld op 23 december. Hoewel geen volledige overeenstemming kon worden bereikt over alle onderdelen van het voorgelegde ontwerp, heeft de Commissie er toch voor geopteerd onder de vorm van een tussentijdse nota de besproken gedeelten aan de Minister over te maken.



# I NLEIDING

---

Op 13 juli 1993 heeft de Vlaamse Havencommissie een tussentijds standpunt ingenomen over het driejarenprogramma 1994 - 1996 voor de Vlaamse havens. Tot een eigenlijk advies is de Commissie niet gekomen, omdat geen consensus meer mogelijk was over de tot dan aangehouden methode om de voorstellen voor het driejarenprogramma op te bouwen. Twee elementen hebben in deze discussie een belangrijke rol gespeeld.

Ten eerste bleek er geen overeenstemming meer te bestaan om in het driejarenprogramma enkel maar projecten op te nemen die expliciet reeds door de Commissie werden geadviseerd op basis van het gebruikelijke dossier. Er werd geoordeeld dat daardoor de prioriteiten in de havenuitbouw teveel worden gedictieerd door de voortgang van procedures en niet door de intrinsieke prioriteiten van ieder project afzonderlijk. Bij het vastleggen van prioriteiten wenst de Commissie niet enkel rekening te houden met dossiers die reeds door de minister aan de Commissie werden voorgelegd. Tot nu toe is het driejarenprogramma te veel een optelling geworden van reeds geadviseerde projecten<sup>1</sup> (en van daarbij horende investeringsbedragen), en te weinig een programmering die sturend is voor de verdere voorbereiding van het havenbeleid op middellange termijn.

Daarnaast was er geen consensus binnen de Commissie om dit probleem op te lossen uitsluitend via een pleidooi voor een groter budget. Er is weliswaar reeds meerdere malen door de Commissie aangegeven dat met het huidige overheidsbudget onmogelijk de opties van de havens kunnen gerealiseerd worden. Maar het is evengoed duidelijk dat het overheidsbudget - zelfs bij een groei van bv. 2 mld - de eerstkomende jaren hoe dan ook niet zal toelaten om al deze opties te realiseren. Het is de taak van de Havencommissie om aan te duiden hoe binnen die verschillende en voor iedere haven afzonderlijk belangrijke opties prioriteiten kunnen gelegd worden. Die keuze moet in eerste instantie gebeuren binnen het kader van het driejarenprogramma.

Uiteindelijk dient de Commissie zich - meer dan tot nu toe het geval was - expliciet uit te spreken over de prioriteiten die de administratie in haar "tienjarenprogramma 1994 - 2003" voorstelt. De kern van dit tienjarenprogramma wordt gevormd door de nieuwe projecten die een aanvang moeten nemen in de periode 1994 - 1996. In die zin gaat het niet zozeer over een lange termijnplan, maar eerder over de doorrekening tot aan het jaar 2003 van beslissingen die zich opdringen in de eerstkomende 3 jaar.

De Commissie zal zich dan ook toespitsen op die beslissingen. Bovendien wenst zij dat te doen vanuit een meer uitgesproken "**havenoverschrijdend standpunt**". Deze optie betekent impliciet dat de prioriteitenkeuze zoals in het tienjarenplan is uitgewerkt onvoldoende vanuit dit havenoverschrijdend standpunt is gebeurd. Of minstens niet expliciet genoeg vanuit een havenoverschrijdende benadering is verantwoord.

---

<sup>1</sup> En bovendien zijn deze projecten telkens geadviseerd los van de weerslag die eventuele andere nog te beslissen projecten op de resultaten kunnen hebben.



In het andere geval zou de Commissie zich zonder aarzelen moeten aansluiten bij de rangorde die voorgesteld wordt in het tienjarenplan 1994 - 2003, tenzij er fundamentele kritiek is op de doorgevoerde afweging. Overigens worden in dit tienjarenplan een aantal voor de havens essentiële projecten buiten beschouwing gelaten. Het gaat meer in het bijzonder over de zogenaamde verdragsgebonden projecten, waarvoor de administratie een afzonderlijk budget bepleit. De Commissie is daarentegen van oordeel dat de totaliteit van havenprojecten in de prioriteitenafweging moet betrokken worden. Uiteindelijk worden zij allemaal gefinancierd door algemene begrotingsmiddelen.

Met het oog op deze afweging heeft het secretariaat van de Havencommissie - op basis van besprekingen in het dagelijks bestuur - de havenbesturen verzocht voor een aantal parameters aanvullende informatie te verstrekken. Een bondige samenvatting van deze parameters is opgenomen in bijlage I bij dit advies, samen met de beschikbare informatie voor de aangehouden projecten. Binnen het beperkte tijdsbestek konden de havens slechts in beperkte mate deze aanvullende informatie aanbrengen. Bovendien werden vanwege de havenbesturen vragen gesteld bij de relevantie van een aantal te leveren gegevens. Niettemin hebben de havenbesturen zich positief uitgesproken over de noodzaak om een meer globale afweging van projecten met het oog op een prioriteitenbepaling door te voeren.

Tijdens de bijeenkomst van 23 december 1993 heeft de Commissie - op basis van een ontwerp uitgaande van het Secretariaat - een grondig debat gevoerd over de aanpak van een havenoverschrijdende afweging. Dit debat is nog niet volledig afgewerkt. Meer in het bijzonder zal de Commissie zich - met het oog op het eerstvolgende driejarenprogramma - nog verder beraden over de criteria voor het bepalen van prioriteiten. Niettemin heeft de Commissie ervoor gekozen om de resultaten van deze eerste bespreking reeds over te maken aan de minister. De daarbij aangehouden standpunten kunnen een aanduiding zijn voor de voorbereiding van het eerstvolgende driejarenprogramma.



# 1. DE TE VOLGEN AANPAK VOOR DE VOORBEREIDING VAN EEN STANDPUNT OVER DE MEERJARENPROGRAMMERING VAN DE HAVENS

---

In principe dienen de uitspraken over de haven-uitbouw voor de eerstkomende jaren in lijn te liggen met de lange termijnvisie die het beleid heeft op de havenuitbouw (een visie over de havenontwikkeling tegen het jaar 2010). Fundamentele vragen over deze lange termijnvisie moeten eerst opgelost worden vooraleer een uitspraak kan worden gedaan over de prioriteiten voor de eerstkomende jaren. Dat is zeker het geval indien op korte termijn een beslissing moet genomen worden over projecten die een essentieel onderdeel zijn van die lange termijnvisie. Zowel in het tienjarenplan van de administratie als in het rapport van de Vlaamse Havencommissie over "de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens" worden de lange termijnvisies van de vier havens gepresenteerd. Er wordt van uitgegaan dat zowel op het niveau van de Commissie als op het niveau van het beleid de realisatie van de lange termijnvisies van de havens afzonderlijk vooralsnog ook gelijk staat met de lange termijnvisie van het Vlaamse havenbeleid in zijn geheel. De toekomstvisies van iedere haven afzonderlijk - meer in het bijzonder voor de infrastructurele uitbouw - worden als dusdanig niet in vraag gesteld. Het Vlaamse havenbeleid valt tot nu toe duidelijk samen met de optie dat iedere haven zijn maximale mogelijkheden moet kunnen ontplooien en dat het havenbeleid de door de havens zelf ontwikkelde strategieën moet ondersteunen<sup>1</sup>.

Bij de realisatie van deze opties zullen de havens moeten werken binnen gelijke werkingsvoorwaarden. Dat is de lijn die - minstens impliciet - kan afgeleid worden uit het tot nu toe aangehouden havenbeleid. Er is onmiskenbaar heel wat twijfel over het realiteitsgehalte van deze algemene beleids optie, niet in het minst omwille van de bijzonder zware budgettaire inspanningen die bij ongewijzigde bijdrage van de overheid en de havens zullen nodig zijn. Er wordt evenwel binnen het bestek van dit advies aangenomen dat dit geen weerslag heeft op de projecten die de havens bij prioriteit voor de eerstkomende jaren voorstellen.

M.a.w. ongeacht de mogelijke bijsturingen die aan de lange termijnvisie zullen aangebracht worden, de nu prioritair voorgestelde projecten blijven een essentieel onderdeel van de verdere uitbouw van de havens.

De vraag gaat dus niet over de wenselijkheid van de voorgestelde projecten. Daarover is geen discussie<sup>2</sup>. De opdracht beperkt zich tot:

- het onderzoeken en evalueren van het dringend karakter van deze projecten;
- het onderling afwegen van deze projecten op basis waarvan binnen het meerjarenprogramma een onderlinge prioriteit kan bepaald worden.

In die zin is de hier aangehouden aanpak duidelijk pragmatisch.

---

<sup>1</sup> In het rapport over de lange termijnstrategie is o.m. gewezen op de gevolgen die deze optie heeft voor bv. de te verwachten dimensies van de havens (waarbij Antwerpen mikt op een tariefgroei die het groeipad van de range aanhoudt, terwijl de andere havens uitgesproken mikken op een substantiële versterking van hun marktaandeel), op de functies van de havens (voor overslag, distributie en industriële activiteiten), over de specialisatie van de havens voor bepaalde marktsegmenten...

<sup>2</sup> Tenzij bij de uitendelijke advisering van een project zou blijken dat zowel voor de kosten-batenanalyse als voor de economische impactstudie de voorgestelde projecten ofwel uitgesproken onder de minimaal vereiste rendementsdrempel zouden vallen, ofwel beneden een zeker niveau van rendement dat als aanvaardbaar wordt vooropgezet. De praktijk van de tot nu toe uitgevoerde kba's geeft aan dat op grond van deze voorwaarde nauwelijks havenprojecten als niet wenselijk zullen bestempeld worden. Tot nu toe werden reeds havenprojecten uitgevoerd of goedgekeurd met een minimale opbrengstratio van 1,27 in het internationale standpunt en 0,3 in het Belgische standpunt.



## 1.2. DE ONDERDELEN VAN HET DRIEJARENPROGRAMMA DIE TER DISCUSSIE STAAN

Het meerjarenprogramma 1994 - 1996 bevat zoals gebruikelijk meerdere onderdelen. Meer in het bijzonder worden daarbij onderscheiden:

- (a) vaststaande uitgaven onder de vorm van jaarlijks terugkerende onvermijdelijke uitgaven, in hoofdzaak voor onderhoudsbaggerwerken en uitgaven voor de normale uitvoering van de opdrachten van de administratie;
- (b) werken in uitvoering: projecten die vroeger beslist werden en aanbesteed en waarvan de uitvoering nog lopend is, of in elk geval nog kredieten voor de afwerking moeten voorzien worden;
- (c) besliste werken, maar die nog moeten opgestart worden: projecten die op het niveau van de bevoegde overheid definitief beslist zijn (met een bijbehorende timing) en waarvan op korte termijn de uitvoering wordt aangevat;
- (d) nieuwe grote projecten (met een budgettaire weerslag van meer dan 300 mln en spreiding over meerdere jaren) die nog niet door de Regering werden beslist, maar waarvan de administratie het dossier voorbereidt;
- (e) projecten van kleinere omvang die nog niet beslist werden, maar op korte termijn voor uitvoering in aanmerking komen.

De onderdelen (a) tot en met (c) staan principieel niet meer ter discussie. Meer in het bijzonder gaat de Commissie ervan uit dat de formeel door de Regering goedgekeurde projecten ook worden uitgevoerd zoals ze door de Regering zijn vastgelegd.

Dit uitgangspunt is redelijk, zolang er niet voldoende nieuwe elementen bekend zijn die aanleiding geven tot bijsturing. In dat geval behoudt de Vlaamse Havencommissie zich het recht voor om bijkomende informatie op te vragen en indien noodzakelijk - dus ten uitzonderlijken titel - een verantwoorde bijsturing te doen.

Deze onderdelen zijn overigens een bijzonder belangrijk gedeelte van het programma voor de havens. Voor 1994 kunnen deze onderdelen geraamd worden op 8.642,5 mln tegenover een totaal budget van 9.315,5 mln (of 93 %)<sup>1</sup>. Deze uitgaven nemen in de loop van de jaren wel wat af (tot ongeveer 6,7 mld in 1996 en 6,4 mld in 2000), maar blijven op een hoog niveau.

Het debat spitst zich toe op de onderdelen (d) en (e): respectievelijk de grote nieuwe projecten en de kleinere projecten (met een budgetair beslag van minder dan 300 mln).

Het spreekt vanzelf dat een expliciete keuze van de Havencommissie gaat over de grote strategische projecten. Een uitspraak over de verschillende kleine projecten die iedere haven voorstelt om te laten financieren (eventueel gedeeltelijk) door het overheidsbudget is niet wenselijk. Er moet enkel uitgemaakt worden in hoeverre deze projecten nog verder in aanmerking kunnen komen voor financiering via het gewestelijk budget.

<sup>1</sup> Het totale budget voor de havens is samengesteld zoals telkens bij de driejarenprogramma's wordt aangehouden: dus met inbegrip van de kredieten op art. 14.03 (onderhoud) en de kredieten voor het zeewezen. Het bedrag van 8.642,5 is als volgt samengesteld:

overmijdelijke uitgaven	4716,0 mln
werken in uitvoering	3807,1 mln
diverse en verekeningen	119,4 mln
<hr/> totaal	<hr/> 8642,5 mln



### 1.3. HET BELANG VAN DIT STANDPUNT IN DE BESLUITVORMING OVER HAVENPROJECTEN

Aan de beslissing om een havenproject uit te voeren gaan twee belangrijke stappen vooraf:

- (a) op basis van voorstellen van de havenbesturen (uitrustingsinfrastructuur) en van de administratie (voor projecten in de maritieme toegankelijkheid en basisinfrastructuur) worden projecten opgenomen in de meerjaren-programmering. De voorwaarde is een binnen de administratie "intern beoordeelde" startnota;
- (b) opname in het meerjarenprogramma is de basis om de nodige studies op te maken over het project (met inbegrip van de economische evaluatie) met het oog op een adviesvraag aan de Havencommissie en een dossier voor de Vlaamse Regering.

Kenmerkend voor deze gang van zaken is het volledig ontbreken in de voorbereiding van enige afweging tussen de verschillende projecten. De inhoud van de startnota's over een aantal projecten bewijst dat uitdrukkelijk: elk project wordt op zichzelf bestudeerd. Vanuit de project-indieners is dat nogal begrijpelijk, vanuit een havenoverschrijdend beleid is dat niet te verantwoorden. Ook in de definitieve studies (projectnota's, KBA's en eis) wordt elk project bestudeerd zonder een link met de plannen in de andere havens. Er worden doorgedreven studies uitgevoerd, maar nauwelijks bieden die enige informatie die bruikbaar is voor een afweging van verschillende projecten<sup>1</sup>.

Dat verder aanvaarden staat gelijk met het Vlaams havenbeleid herleiden tot de opeenvolgende uitvoering van opeenvolgend ingediende projecten. Dit is niet langer verdedigbaar.

Afweging van verschillende projecten moet gebeuren in een fase waarin nog impact op de besluitvorming kan uitgeoefend worden. Rekening houdend met de nu gevolgde procedures is dat bij de opmaak van het driejarenprogramma, m.a.w. bij het vastleggen van de projecten die in de programmering worden opgenomen en waarvoor de finale procedures en onderzoeken zullen opgestart worden. In deze fase wordt het globale Vlaamse havenprogramma voor de eerstkomende drie jaar (maar in de praktijk eigenlijk ook voor volgende jaren) opgemaakt en worden de prioriteiten bepaald<sup>2</sup>, minstens voor de verdere voorbereiding van de projecten.

Het hierna uitgewerkt advies neemt meer in het bijzonder een standpunt in voor deze fase en dan wel toegepast op de periode 1994 - 1996. Onvermijdelijk komt dit standpunt op een ogenblik dat voor een aantal projecten procedures lopend zijn of bijna volledig afgewerkt zijn. En zoals steeds zijn er uiteraard argumenten om deze procedures niet meer te beïnvloeden (laat staan om ze af te breken). En wordt de "door alle partners bepleite globale afweging" verschoven naar een volgende planfase, waarop dan weer geanticipeerd wordt met het opstarten van procedures voor nieuwe projecten. Finaal komt er van een globale afweging nooit iets terecht. Een standpunt over het driejarenprogramma heeft voor het praktische beleid maar zin als het ook effectief wordt toegepast op alle beslissingen die nog moeten genomen worden.

<sup>1</sup> Men zou kunnen stellen dat bv. de opbrengstratio's in de verschillende kba's een vergelijking en rangorde mogelijk maken. Dat is niet het geval, alleen reeds omdat deze studies elkaar gewoon opvolgen en de rangorde niet veel praktische bruikbaarheid heeft. Maar vooral omdat steeds bij deze studies wordt aangenomen dat het resultaat niet beïnvloed wordt door het al of niet uitvoeren van projecten in andere havens.

<sup>2</sup> Dat gebeurt binnen het kader van een "rollend" driejarenprogramma wat de nodige flexibiliteit moet verzekeren. De praktijk wijst echter uit dat de flexibiliteit vooral betrekking heeft op een aanpassing aan de budgettaire realiteiten en weinig verandering brengt in de onderlinge prioriteiten. Opname in een driejarenprogramma blijkt een vrij "harde" realiteit te zijn en wordt ook als dusdanig beprepen (eens ingeschreven is bijna verworven).



## 1.4. DE CRITERIA VOOR HET VASTLEGGEN VAN PRIORITEITEN

Prioriteiten worden bepaald in functie van de doelstellingen die het havenbeleid vooropzet. Projecten die het best scoren in het licht van de aangehouden doelstellingen komen het eerst in aanmerking voor uitvoering. In het licht daarvan zal de meest optimale afweging rekening houden met doelstellingen zoals behoud en versterking van de concurrentiepositie, complementariteit tussen de havens, marktgerichtheid

van de projecten, nadruk op creatie van toegevoegde waarde, regionale impact van de havenontwikkeling, afstemming met het ruimtelijk beleid, bedrijfseconomische rentabiliteit.

Vooralsnog heeft de Commissie geen definitief standpunt ingenomen over de concreet aan te wenden criteria. Deze discussie zal in de eerstkomende maanden worden verdergezet.

# 2. EEN EERSTE UITWERKING VAN HET ADVIES

---

## 2.1. DE PROJECTEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR UITVOERING IN DE PERIODE 1994 - 1996 EN HET VOORWERP UITMAKEN VAN DE GLOBALE AFWEGING

### 2.1.1. DE NIEUWE GROTE PROJECTEN

**Bovenop de in uitvoering zijnde en door de Regering formeel besliste projecten** hebben de havenbesturen een aantal nieuwe projecten voorgesteld<sup>1</sup>. Het gaat over projecten waaraan de havens in aansluiting met in uitvoering zijnde projecten de hoogste prioriteit hechten. Volgens hun voorstellen moeten zij dan ook aangevat worden vóór 1997. Men mag aannemen dat een dergelijke prioriteit ondersteund wordt door gegevens die aantonen dat deze projecten ook effectief in aanmerking kunnen komen voor deze periode:

- zowel op grond van procedureel-administratieve gegevens: de nog vereiste voorbereiding is van die aard dat deze projecten kunnen aanbesteed worden voor het einde van de programmeringsperiode,
- zowel op grond van technische gegevens: de uitvoering is zowel technisch als economisch niet afhankelijk van de uitvoering van andere projecten (en waarvan de uitvoeringstermijn de periode 1994 - 1996 overschrijdt).

Er wordt nogmaals voor alle duidelijkheid gesteld dat het gaat over projecten op te nemen in het "rollend" driejarenprogramma 1994 - 1996. In de loop van 1994 zal de Commissie zich moeten uitspreken over de periode 1995 - 1997. Daarbij kunnen nieuwe projecten in aanmerking komen en kan op grond van nieuwe gegevens een bijsturing gebeuren van de oorspronkelijke programmering.

Nu gaat het enkel over de projecten waarvan aan te nemen is dat zij kunnen aangevat worden vóór 1997.

Op grond van deze overwegingen en rekening houdend met de beschikbare informatie wordt aangenomen dat volgende projecten in aanmerking komen voor het driejarenprogramma 1994 - 1996 en derhalve aan de globale afweging worden onderworpen:

---

<sup>1</sup> Deze projecten werden meer in het bijzonder in bijlage gevoegd bij de brief van de voorzitter aan de minister over de bespreking in de Havencommissie over het driejarenprogramma.



<b>voor de haven van Antwerpen:</b>	<b>de bouw van het Verrebroekdok op de linkeroever, de uitvoering van het verdiepingsprogramma, zoals voorzien in de oorspronkelijke versie (Technische Scheldecommissie 1984)</b>
<b>voor de haven van Gent:</b>	<b>de bouw van het Kluizendok</b>
<b>voor de haven van Zeebrugge:</b>	<b>de bouw van het Wielingendok en de uitvoering van het 55'-programma.</b>

Bij deze keuze is uitgegaan van een strikte toepassing van de principes zoals samengevat onder 1.2., meer in het bijzonder voor de reeds door de Regering expliciet besliste projecten. Voorts zijn de projecten in beschouwing genomen zoals zij door de havenbesturen werden voorgesteld. In beide gevallen zijn bij de bespreking in de Commissie daarover opmerkingen geformuleerd. Vooralsnog wordt - het voorbehoud van sommige leden in acht genomen - echter uitgegaan van de hierboven samengevatte projecten.

Deze keuze impliceert ook dat van de voorgestelde projecten de havencommissie van oordeel is dat volgende projecten buiten de afweging voor de periode 1994 - 1996 worden gehouden:

- in de haven van Gent: de noordelijke kaai-muur van het Rodenhuisdok, vermits de regeling van de eigendom van de aansluitende terreinen nog de nodige tijd zal vergen, het project in hoofdzaak is afgestemd op overslag van bulkgoederen waarbij gemikt wordt op grotere diepgangen die na de bouw van een nieuwe sluis zullen voorhanden zijn, de daarbij beschikbare terreinen niet in aanmerking komen voor een oplossing van de terreinschaarste in de Gentse haven.
- voor de haven van Antwerpen: het deel van het verdiepingsprogramma boven de oorspronkelijke versie van het 48'/43' (met het oog op het vergroten van de op - en afvaarten voor schepen met grotere diepgang en het getij-onafhankelijk maken voor een diepgang van 38' i.p.v. 34').

In het kader van een geleidelijke realisering van het verdiepingsprogramma (spreiding van de verdieping over het gehele traject, zodanig dat de scheepvaart zo snel mogelijk van de grotere mogelijkheden kan gebruik maken) worden hoe dan ook in eerste instantie de oorspronkelijk voorziene dieptes gerealiseerd;

- voor de haven van Antwerpen: de bouw van een nieuwe Royerssluis;
- in de haven van Oostende: de aanpassing van het kanaalpand. Vanuit Oostende wordt voorgesteld om parallel met de bouw van de sluis ook reeds een eerste fase van de aanpassing van het kanaalpand uit te voeren. Deze eerste fase wordt verantwoord vanuit de noodzaak om activiteiten die nu nog in de voorhaven zijn gevestigd, maar op termijn thuishoren in de achterhaven op korte termijn te verplaatsen. Tevens wordt voorgesteld in de voorziene industriezone een insteekdok met een kaaimuur van 300 m. te bouwen. Dit insteekdok was niet expliciet opgenomen in het renovatieplan dat de Commissie in de loop van 1992 heeft besproken. Dit project wordt niet aangehouden voor de periode 1994 - 1996 omwille van de oorspronkelijke fasering van deze werken in het renovatievoorstel van de minister (1997 -2001). Bovendien worden met dit project nieuwe elementen aangebracht tegenover het door de Commissie besproken renovatieplan.



### 2.1.2. DE KLEINE PROJECTEN

Traditioneel wordt op het gewestbudget een ruimte voorzien voor de subsidiëring van kleine projecten: vooral in de sfeer van vervangingsinvesteringen en beperkte capaciteitsverhogende projecten (in een aantal gevallen aansluitend bij een project uitgevoerd door het havenbestuur zelf). Bij de voorbereiding van de vroegere adviezen over het rollend driejarenprogramma werden door de havens telkens voorstellen geformuleerd voor subsidiëring van dergelijke projecten. In een beperkt aantal gevallen worden er ook dergelijke projecten voorgesteld door de administratie. Deze voorstellen waren zodanig dat uitvoering ervan neerkwam op ongeveer 1,4 mld per jaar. In de praktijk werd uiteraard nooit dergelijke ruimte voorzien. De Commissie heeft zich ook nooit als dusdanig uitgesproken over deze verschillende projecten (hoewel ook wel vragen werden gesteld naar de verantwoording ervan). Wel werd vooralsnog aangenomen dat op het gewestbudget daar telkens een ruimte moest voor voorzien worden. In die zin stelt de administratie in haar tienjarenplan voor jaarlijks een bedrag van 500 mln in te schrijven voor dergelijke projecten<sup>1</sup>. Bij de voorbereidende besprekingen over het havendecreet was er overigens ook sprake van om voor dit soort projecten op het gewestbudget een aparte schijf onder de vorm van trekkingsrechten in te schrijven. Dit voorstel is in de definitieve teksten echter niet verder aangehouden.

De essentiële vraag is natuurlijk of voor dergelijke projecten het gewestbudget nog langer moet aangesproken worden<sup>2</sup>. Men mag niet uit het oog verliezen dat bij cumulatie over een aantal jaren deze kleine projecten vrij belangrijke investeringsbedragen opleveren en bij onvermijdelijk beperkte budgetten strategische projecten verdringen.

Uiteraard zullen bij schrapping de lasten voor de havens vergroten. Daartegenover staat dat bijkomende ruimte gecreëerd wordt voor grotere projecten. In plaats van de havens te belasten met eventuele concessievergoedingen voor de ter beschikking gestelde infrastructuur of de bijdrage van de havens in de financiering van nieuwe infrastructuur op te drijven is het meer aangewezen de tussenkomsten van de gewestbegroting voor deze kleinere projecten af te bouwen.

**De Havencommissie stelt dan ook voor deze projecten niet langer te financieren via het gewestbudget.<sup>3</sup> Dat vergt een aanpassing van de bestaande regelingen voor de investeringstussenkomsten. In plaats van "een automatische toepassing" van de bijdragepercentages worden de investeringsbijdragen van het gewest voortaan beperkt tot projecten die als strategisch bestempeld worden, of waarvoor een gewestbijdrage verantwoord wordt omwille van bv. overwegingen van ruimtelijke ordening (de gekende renovatieprojecten, waarbij haveninfrastructuur wordt aangepast aan de economische noden). Deze verhoogde bijdrage vanwege de havensector zou evenwel uitdrukkelijk moeten gepaard gaan met het schrappen van concessievergoedingen voor ter beschikking gestelde infrastructuur.**

**In het licht van dit standpunt wordt er dan ook van uitgegaan dat vanaf 1995 deze projecten niet meer voor financiering in aanmerking komen. Er zal wel nog moeten rekening gehouden worden met een budget voor de kleine werken die tot de bevoegdheid van het gewest behoren. Daarvoor wordt een jaarlijks budget van 150 mln voorzien (in plaats van de 500 mln ingeschreven in het tienjarenplan).**

<sup>1</sup> Vooralsnog wordt dit bedrag niet gehaald: in de begroting 1994 is 223 mln voorzien (inclusief studies, en exclusief de voorzieningen voor de haven van Nieuwpoort).

<sup>2</sup> Het spreekt vanzelf dat op het gewestbudget hoe dan ook een aantal van die kleinere projecten steeds zullen ingeschreven blijven, voorzover zij buiten het havengebied liggen en onvermijdelijk ten laste zijn van de gewestelijke overheid.

<sup>3</sup> Dit standpunt werd op verzoek expliciet ter stemming voorgelegd. Het werd bij meerderheid van de aanwezige leden aanvaard.



### 2.1.3. DE DRAAGWIJDTE VAN DEZE KEUZE

De keuze om de globale afweging te beperken tot de bovengenoemde projecten is niet zonder gevolg. Ze impliceert uiteindelijk dat - afgezien van nieuwe elementen die bij een nieuw rollend driejarenprogramma aan bod komen - deze projecten de prioriteit verdienen. Indien dergelijk standpunt wordt aangehouden dan blijven deze projecten ongeacht de budgettaire ruimte op de komende begrotingen een prioriteit houden tenover later voorgestelde projecten.

Deze consequentie wordt des te scherper als we ze confronteren met de budgettaire implicaties van deze projecten. Deze worden samengevat in tabel I. Daarbij is voor de onvermijdbare uitgaven en de uitgaven voor in uitvoering zijnde projecten gebruik gemaakt van het tienjarenplan van de administratie.

De nieuwe projecten zijn opgenomen volgens de uitvoeringstermijn die voorgesteld werd in het tienjarenplan onder "minimaal programma". In de praktijk zal dat zeker voor 1994 niet het geval zijn, vermits de begroting voor de havensector beperkt is tot 9,3 mld. Ongeveer 1,2 mld moet dan doorgeschoven worden naar de volgende jaren.

Globaal zou de uitvoering van deze nieuwe projecten samen met de "onvermijdbare uitgaven", "werken in uitvoering" en "voorzieningen voor

diverse en verrekeningen" in de periode 1994 - 1996 een budget vergen van 34,3 mld of gemiddeld per jaar 11,4 mld. Daarvan heeft 11,4 mld betrekking op nieuwe projecten (waarbij we aannemen dat er inderdaad slechts een budget van 150 mln beschikbaar is voor kleine, niet-strategische projecten). De uitvoering van deze nieuwe projecten zou bovendien in de periode 1997 - 2000 nog eens 9,4 mld vergen<sup>1</sup>. Samen met de overige uitgaven komt dat neer op een budget van eveneens ongeveer 34,5 mld of 8,6 mld per jaar. Indien de budgetten in de periode 1994 - 1996 worden opgetrokken tot op het niveau van de voorgestelde projecten dan zou er vanaf 1997 enige ruimte vrijkomen ten opzichte van het niveau 1994 zoals nu vastgelegd in de begroting. Dat veronderstelt evenwel een optrekken van het budget in 1995 - 1996 tot een gemiddelde van 12,5 mld. Indien integendeel het budget gestabiliseerd blijft op 9,3 mld dan wordt ruim 6,3 mld van de voorziene kredieten doorgeschoven naar de volgende periode (1997 - 2000). In dat geval zou er wellicht geen ruimte zijn om nog andere projecten uit te voeren vóór 2000 dan de nu voorgestelde.

Deze beschouwingen geven een duidelijke aanwijzing dat een ernstige bezinning over de aangehouden prioriteiten en de hoogte van het budget nodig is.

## 2.2. DE VOORGENOMEN CAPACITEITSUITBREIDINGEN: EEN EERSTE HAVENOVERSCHRIJDENDE EVALUATIE

Weliswaar met een onderscheiden fasering worden door de havens nieuwe projecten voor de periode 1994 - 1996 voorgesteld (zonder rekening te houden met de hierboven vermelde projecten) ten belope van ongeveer 19,7 mld<sup>2</sup> ten laste van het gewestbudget. Daarvan zou volgens de voorstellen van de havenbesturen 10,9 mld besteed worden in de periode 1994 - 1996 bovenop de vaststaande en besliste uitgaven. Deze projecten zouden nog voor ongeveer 8,8 mld de begrotingsjaren vanaf 1997 belasten.

De havenbesturen pleiten met deze voorstellen voor de quasi parallelle uitvoering van projecten die in grote lijnen als volgt kunnen gecatalogeerd worden:

- (a) projecten die mikken op verdere capaciteitsuitbreiding voor op - en overslag;
- (b) projecten m.b.t. de maritieme toegankelijkheid;

In een havenoverschrijdende benadering moeten deze twee groepen binnen dat programma tegenover elkaar worden afgewogen, en moeten de projecten onderling met mekaar vergeleken worden.

<sup>1</sup> Daarbij is ook rekening gehouden met de bijkomende weerslag van het verdiepingsprogramma Westerschelde op de onderhoudskredieten, globaal voor de jaren 1997 - 2000 zou dat neerkomen bij uitvoering van het oorspronkelijke programma op een bijkomende uitgave van 1,6 mld. Er is van uitgegaan dat de bijkomende onderhoudsuitgaven voor het verdiepingsprogramma Zeebrugge reeds vervat zitten in de ramingen "onvermijdbare uitgaven".

<sup>2</sup> Verrebroekdok (4,5 mld), Kluizendok (4,3 mld), 55'-programma (1,1 mld), Wielingendok (0,9 mld), verdiepingsprogramma Westerschelde (7,2 mld) en 1,7 mld bijkomende onderhoudskosten in de periode 1996 - 2000.



In tabel II wordt samengevat wat de te verwachten capaciteitsuitbreiding zal zijn tegenover 1992 in de Vlaamse havens bij realisering van de voorstellen van de havens en rekening houdend met wat op recent gerealiseerde of in uitvoering zijnde terminals beschikbaar is. Er wordt aangenomen dat deze bijkomende capaciteiten volgens de verwachtingen van de havens volledig zullen benut zijn tegen 2001.

We maken een onderscheid tussen wat reeds operationeel is (maar in 1992 nog niet volledig benut) en beslist en derhalve operationeel op middellange termijn enerzijds en wat anderzijds zal gerealiseerd worden bij het uitvoeren van de voorgestelde projecten.

Rekening houdend met wat recent operationeel is geworden en wat beslist is zou samen met de voorgestelde projecten de capaciteit in de Vlaamse havens tussen 1992 en 2001 toenemen met ongeveer 59 mln ton.

Ruim 55 % is eigenlijk al verworven en komt geleidelijk tot stand in de eerstkomende jaren. Men zal opmerken dat voor twee terminals in Zeebrugge de capaciteit mee in rekening wordt gebracht, hoewel het gewestbudget de investeringen daarvoor niet heeft ten laste genomen (in elk geval niet volledig). Voor een raming van de capaciteitsuitbreiding voor de komende jaren is dat echter niet relevant. De berekeningen zijn grotendeels gebaseerd op de ramingen van de havenbesturen zelf.

Er is wellicht heel wat op te merken op deze berekening. Er is van uitgegaan dat voor het overige in de havens geen bijkomende capaciteit meer beschikbaar is. Anderzijds is er ook geen rekening gehouden met mogelijke afbouw van bestaande capaciteit. Terechte opmerkingen zullen echter wellicht geen afbreuk doen aan de grootte-orde van de bijkomende capaciteit die in de Vlaamse havens wordt voorzien.

Wanneer de havencommissie deze bijkomende capaciteitsuitbreidingen op middellange termijn plant (ze behoren tot de topprioriteiten van de havens) dan is een confrontatie met te verwachten trafiekstijgingen onvermijdelijk.

Een groei van de haventrafiek tussen 1992 en 2001 met 59 mln ton (of een stijging van ruim 36 %) moet hoe dan ook getoetst worden.

In vergelijking met de afgelopen 9 jaar (eenzelfde periode) is een dergelijke relatieve groei vrij vergelijkbaar en derhalve ook verdedigbaar: tussen 1983 en 1992 voor het geheel van de Vlaamse havens een groei van ongeveer 39 %. In absolute cijfers zou de toename van de haventrafiek echter 13 mln ton hoger liggen dan in de voorbije 9 jaar (een toename van 46 mln ton). Men moet overigens ook rekening houden met het feit dat in deze trafiektijding in de afgelopen jaren nieuwe trafieken (zoals bv. de aanvoer van gas: ongeveer 3,6 mln ton meer) en nieuwe "markten" een belangrijke rol spelen. De Vlaamse havens hebben in de afgelopen jaren hun marktaandeel versterkt. Uiteraard kan dergelijke versterking van het marktaandeel zich ook in de komende jaren voordoen.

De trafiekverwachtingen voor onze havens moeten uiteraard getoetst worden aan meer algemene prognoses voor het geheel van de havenrange. Bij de voorbereiding van een aantal havenprojecten is daarbij o.m. uitgegaan van een raming van de range-traffic in functie van de groei van de industriële productie van de Europese gemeenschap<sup>1</sup>.

Een groei van de haventrafiek in de Vlaamse havens tussen 1992 en 2000 zou bij gelijkblijvend marktaandeel in de range een gemiddelde groei van de industriële productie in de EG vergen van ongeveer 2,3 % per jaar<sup>2</sup>. In de periode 1983 - 1992 bedroeg die gemiddelde groei 2,4 %. Dergelijke groeicijfers zullen zeker niet gehaald worden in de eerstkomende jaren, maar zijn daarom als gemiddelde niet uit te sluiten.

Op grond van dergelijke hypothesen (die overigens ook reeds werden gebruikt voor de evaluatie van concrete projecten) zou een toename van de capaciteit tegen 2001 met 59 mln ton kunnen verantwoord worden. Deze vooruitzichten moeten echter met de nodige omzichtigheid worden gehanteerd en kunnen zomaar niet als basis gebruikt worden om de vooropgestelde capaciteitsuitbreiding te verantwoorden.

<sup>1</sup> Zie o.m. de kba's voor het Verrebroekdok en het Kluizendok.

<sup>2</sup> We volgen hiervoor ongeveer dezelfde methode die ook reeds voor trafiekprognoses voor havenprojecten is gevolgd: een voorspelling van de Range-traffic via een regressie-analyse met de index van de industriële productie van de EG (12) als verklarende variabele.



Daarvoor wordt meer in het bijzonder verwezen naar volgende elementen.

- (a) niet alle internationale studies verwachten een dergelijke groei voor de haventrafieken. Een recente studie uitgevoerd ten behoeve van het Europese parlement door de gerenommeerde studiebureaus Ocean Shipping Consultants en Marconsult<sup>1</sup> komt tot beduidend lagere groeivoeten. Voor het geheel van de periode 1990 - 2010 voor de Belgische havens een groei van amper 22 %. Daarmee zouden de Belgische havens op het groeipad zitten van de Nederlandse havens, en iets lager dan de Duitse havens. In die globale ontwikkeling zou vooral de containertrafik de meest expansieve sector zijn: tegen 2010 een groei van 132 %. Voor de jaren 1990 - 2000 bedragen deze groeicijfers respectievelijk: 12 % en 49 %. Overigens gaan deze onderzoekers uit van vrij optimistische veronderstellingen: zelfs rekening houdend met een recessie tot midden 1994 wordt een gemiddelde economische groei van 2,3 % voor de Noord-Europese landen aangehouden. Er wordt verondersteld dat de lopende Gatt-onderhandelingen tot bevredigende resultaten leiden (een versterkt protectionisme zou volgens de onderzoekers tot een verlies van 40 % op de voorspelde trafieken leiden).

De resultaten van deze analyse zijn niet zo eenvoudig te controleren en roepen wellicht enige vragen op<sup>2</sup>. De kloof echter tussen enerzijds deze ramingen en anderzijds de resultaten van meer gebruikelijke analyses bij de evaluatie van havenprojecten kan niet anders dan aanleiding zijn tot omzichtigheid bij het uitvoeren van verdere capaciteitsuitbreidingen op korte termijn.

- b) binnen de voorgenomen capaciteitsuitbreidingen moet in eerste instantie rekening worden gehouden met de voorzieningen die op relatief korte termijn zullen beschikbaar zijn. Uit tabel II kan worden opgemaakt dat tegen begin 1997 de capaciteit van de Vlaamse havens in vergelijking met 1992 zal toegenomen zijn met ruim 30 mln ton. Bovenop deze capaciteitsuitbreidingen worden met de nieuw voorgestelde projecten nog bijkomende capaciteitsuitbreidingen vooropgezet die rekening houdend met de voorgestelde faseringen

ook reeds gedeeltelijk operationeel zouden worden tegen 1997. Dergelijke capaciteitsuitbreidingen staan - rekening houdend met de economische vooruitzichten op middellange termijn - niet in verhouding met de te verwachten trafik. Het is evident dat deze capaciteiten niet uitgebouwd worden voor de trafikgroei op een periode van 3 tot 4 jaar. Maar tegelijkertijd kan men niet verder aanhouden dat elk uitstel van deze projecten tot verlies aan baten zou leiden. Deze hypothese wordt meestal in de doorgevoerde KBA's aangehouden, waarbij echter steeds wordt verondersteld dat het project wordt uitgesteld zonder enige wijzigingen aan de globale marktvooruitzichten. Uitstel van een investering in het kader van een zeer expansieve markt zal inderdaad leiden tot batenverlies. Dat zal niet het geval zijn wanneer de globale marktvooruitzichten uitgesproken minder gunstig zijn.

**In het licht van de onzekerheden over de trafikontwikkeling op middellange termijn en de reeds verworven capaciteitsuitbreidingen zijn er duidelijk vragen te stellen bij de topprioriteit om parallel nog bijkomende capaciteitsuitbreidingen op korte termijn op te starten. De kloof tussen de beschikbare en verworven capaciteitsuitbreidingen enerzijds en de redelijk te verwachten trafikgroei anderzijds zal leiden tot niet onbelangrijke verschuivingen tussen havenzones en havens. Vooralsnog is bij de evaluatie van de afzonderlijke projecten geen rekening gehouden met deze mogelijke verschuivingen en de gevolgen ervan voor de rentabiliteit van de voorgestelde projecten.**

Deze - weliswaar globale - afweging impliceert niet dat de uitvoering van deze projecten te verwerpen is, maar wel dat er kan getwijfeld worden aan het nut om nu in de investeringsinspanningen voor de havens de eerste prioriteit toe te kennen aan deze nieuwe capaciteitsuitbreidingen.

Uiteraard spelen deze projecten een belangrijke rol in de concurrentiepositie van de havens. Maar versterking van de concurrentiepositie vergt investeringen op diverse vlakken. En in het tijdspad van deze investeringsinspanningen moet een evenwicht worden aangehouden. De afgelopen vier - vijf jaar is binnen een krap budget bijna alle prioriteit uitgegaan naar enkele belangrijke strategische capaciteitsuitbreidingen.

<sup>1</sup> European Sea Port Policy, annexes to the final report (annex A: trade framework analysis 1980 - 2010).

<sup>2</sup> Onder de Belgische havens wordt enkel expliciet rekening gehouden met Antwerpen en Zeebrugge en een "resttrafik" van ongeveer 9 mln ton. Zowel in Antwerpen als in Zeebrugge wordt voor de periode 1980 - 2000 een groei van 12% vooropgezet, bestempeld als "strong growth".



Het is aangewezen in een volgende fase meer de nadruk te leggen op andere infrastructuurinvesteringen die voor de concurrentiepositie van onze havens (ook op lange termijn) even cruciaal zullen zijn. Daarom moeten ze uiteraard niet ingeschreven worden op het traditionele havenbudget.

Het zal wel betekenen dat de havensector bij het vastleggen van zijn prioriteiten afstand doet van een eng "havenstandpunt", alsof bv. investeringen op het vlak van aan- en afvoer over land niet belangrijk zouden zijn.

In het licht van deze overwegingen kan verwezen worden naar investeringen op het vlak van:

- de hinterlandverbindingen, waarbij bovendien onder zekere voorwaarden vanuit het Vlaamse gewest ook de financiering van b.v. de spoorwegen zal moeten gesteld worden. Er mag echter wel worden aangenomen dat voor iedere haven aanpassingen aan het wegennet substantieel zijn voor de havens. Inspanningen voor modernisering van de waterwegen zullen eveneens nodig zijn. In het rapport over de lange termijnstrategie werden daar trouwens voorstellen over geformuleerd.
- de milieusanering. In de investeringsramingen in tabel I is met uitzondering van de jaren 94 - 95 geen rekening gehouden met de uitgaven nodig voor de bodemsanering van de Westerschelde (vanaf 1996 minimum een 650 mln per jaar en dit gedurende een aantal jaren). Een dergelijke optie is in overeenstemming met het standpunt dat de havencommissie tot nu toe heeft aangenomen: met name dat deze inspanningen buiten het havenbudget moeten blijven en moeten gefinancierd worden door milieuheffingen.

Men mag echter duidelijk aannemen dat het Vlaamse gewest deze inspanningen niet zal ontlopen (en o.m. omwille van het belang van de havens) en vanuit de havensector kan men niet verwachten dat maatschappelijk deze lasten volledig zullen losgemaakt worden van de havensector.

- van de verbetering van de maritieme toegankelijkheid. Dit soort investeringen behoort duidelijk tot de projecten met een uitgesproken structureel effect voor de havenconcurrentie op langere termijn. De realisatie ervan is duidelijk minder conjunctureel gebonden dan bv. capaciteitsuitbreidingen.

**Deze globale benadering van de voorgestelde capaciteitsuitbreidingen (en overigens quasi parallel uit te voeren) zijn aanleiding tot een vrij fundamentele evaluatie van de aangehouden prioriteiten in het tienjarenplan. Daarmee is niet definitief uitgemaakt dat de eerstkomende jaren geen capaciteitsuitbreidingen moeten gepland en uitgevoerd worden. Een meer gedifferentieerde analyse moet daarop een antwoord geven. Dergelijke analyse vergt de opmaak van criteria die bruikbaar zijn voor het bepalen van prioriteiten. De Commissie heeft daar een eerste bespreking aan gewijd. Een definitief standpunt zal verder voorbereid worden.**





### 2.3. DE PROGRAMMA'S VOOR DE VERBETERING VAN DE MARITIEME TOEGANKELIJKHEID

Vooralsnog is het debat over de verdiepingsprogramma's voor Antwerpen en Zeebrugge in de Havencommissie herleid geworden tot een proceduredebat. In beide gevallen wordt verwezen naar engagementen die genomen zijn. Zo gesteld kan er van een inhoudelijk debat over het belang van deze programma's weinig terecht komen in de Havencommissie.

Wel heeft de Havencommissie reeds uitdrukkelijk gesteld dat over het verdiepingsprogramma voor Antwerpen in de versie zoals bestudeerd door de Technische Scheldecommissie (met name de fase 48/43/38) geen inhoudelijk advies meer moet uitgebracht worden. De uitvoering ervan werd daardoor als verworven beschouwd en enkel afhankelijk gemaakt van de afronding van de onderhandelingen met Nederland.

Deze fase wordt - in het licht van deze onderhandelingen - dan ook prioritair gesteld. Overigens zijn de kenmerken van het verdiepingsprogramma zodanig dat de verschillende segmenten van de haventrafieken op Antwerpen van dit programma profiteren. Voor Antwerpen is het behoud en de verdere versterking van de positie op de containertrafieken een uitgesproken strategische optie. Zonder verbetering van de maritieme toegankelijkheid die tegemoet komt aan de tendens naar meer diepstekende containerschepen wordt deze optie gehypothekeerd. De uitbouw van de maritieme toegankelijkheid tot '55' in Zeebrugge is steeds gesteld in functie van de gerealiseerde trafieken. Uiteraard gaat het hier meer in het bijzonder over droge bulktrafieken, waarvoor de schaalvergroting een onmiskenbare trend is. Zeebrugge heeft zich in de loop van de jaren '80 een positie verworven in deze trafieken.

Er is binnen de havensector - o.m. op basis ook van diverse internationale rapporten - voldoende overeenstemming over de groeiverwachtingen voor de droge bulk, meer in het bijzonder voor de kolentrafieken. Er is bovendien binnen de Havencommissie reeds aangenomen dat ook op dat vlak de mogelijkheden moeten benut worden om een groter marktaandeel te verwerven.

Deze versterking van het marktaandeel zal uiteraard betrekking hebben op de doorvoertrafieken naar die landen waar de expansie van de kolentrafieken het grootst zullen blijken: in Noordwest-Europa het Verenigd Koninkrijk en Duitsland<sup>1</sup>. Verder zijn uiteraard de kostenbesparingen van schaalvergroting voor de binnenlandse markt belangrijk. Op termijn mikken de drie havens (Antwerpen, Gent en Zeebrugge) op het maximaliseren van hun maritieme toegankelijkheid en meer in het bijzonder met het oog op de schaalvergroting in de bulktrafieken. Voor Gent kan deze schaalvergroting niet gerealiseerd worden vóór 2000.

Het lijkt in elk geval aangewezen uit te maken in welke mate de uitvoering van het verdiepingsprogramma in Zeebrugge<sup>2</sup> de optie van een groter marktaandeel van de Vlaamse havens in deze trafieken dient. Rekening houdend met de verwachte expansie in de jaren '90 is een beslissing op korte termijn wenselijk.

<sup>1</sup> De reeds geciteerde studie van OCS en Marconsult verwacht voor het geheel van de Europese gemeenschap een toename van de maritieme kolenimport van 36% tussen 1991 en 2000 en van 58% tussen 1991 en 2010. Voor Duitsland gaat het over stijgingspercentage van respectievelijk 62% en 102%. Het Verenigd Koninkrijk situeert zich op het gemiddelde van de E.G. België en Nederland scoren duidelijk lager. M.a.w. de binnenlandse markt voor zowel de Belgische als Nederlandse havens zullen eerder beperkte expansie kennen, tenminste volgens deze vooruitzichten.

<sup>2</sup> Bij de bespreking is de idee geopperd van een analyse van een beperkter verdiepingsprogramma. Vooralsnog wordt hier uitgegaan van het voorstel dat het Havenbestuur van Zeebrugge heeft aangebracht.



**Tabel I: Budgettaire implicaties voor de gewestbegroting bij uitvoering van de aangehouden nieuwe projecten (in mln, constante prijzen)**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>onvermijdbare</b>	4.716,0	4.681,0	4.782,0	4.858,0	4.934,0	5.005,0	5.076,0
<b>in uitvoering</b>	3.807,1	2.155,9	1.370,0	800,0	800,0	800,0	
<b>diverse, verrekeningen</b>	119,4	600,0	650,0	700,0	700,0	700,0	700,0
<b>subtotaal</b>	<b>8.642,5</b>	<b>7.436,9</b>	<b>6.802,0</b>	<b>6.358,0</b>	<b>6.434,0</b>	<b>6.505,0</b>	<b>5.776,0</b>
<b>kleine projecten</b>	223,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
<b>nieuwe grote projecten</b>	1.662,0	4.087,0	5.132,0	4.386,0	1.853,0	1.710,0	865,0
<b>totaal</b>	<b>10.527,5</b>	<b>11.673,9</b>	<b>12.084,0</b>	<b>10894,0</b>	<b>8.437,0</b>	<b>8.365,0</b>	<b>6.791,0</b>

**Tabel II a: Raming van de te verwachten capaciteiten tegen 2001 in vergelijking met 1992**

	bijkomende capaciteit (mln ton) ton) in 2001 tegenover 1992	bemerkingen
<b>operationeel of reeds beslist</b>		
<b>Antwerpen</b>		
containerkade - zuid	2,2 mln	nog 200.000 TEU
containerkade -noord	7,2 mln	650.000 TEU
vrasedok	5,0 mln	volledig 10,0 min trafiek '92
renovatieprogramma	1,8 mln	
<b>Gent</b>		
petroleumdok	2,1 mln	
<b>Zeebrugge</b>		
Cast-terminal	1,2 mln	nog beschikbaar na aftrek van de trafiek in 1992
Flandersterminal	7,2 mln	650.000 TEU
verlenging zuidelijk insteekdok	max. 3 mln	
<b>Oostende</b>		
ro/ro-berth	2,5 mln	advies: verwachte bijkomende trafiek tegen 2001
<b>subtotaal</b>	32,2 mln	
<b>voorgestelde projecten</b>		
Antwerpen - Verrebroekdok	10,0 mln	
Gent -Kluizendok	7,3 mln	
Zeebrugge-Wielingendok	9,5 mln	650.000 vrachtwagens
<b>algemeen totaal</b>	59,0 mln	



**Tabel II b: Uitsplitsing van de te verwachten capaciteiten tegen 2001  
in vergelijking met 1992**

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	totaal
<b>operationeel of reeds beslist</b>					
containertrafieken	9,4 mln		8,4 mln		17,8 mln
overige	6,8 mln	2,1 mln	3,0 mln	2,5 mln	14,4 mln
subtotaal	16,2 mln	2,1 mln	11,4 mln	2,5 mln	32,2 mln
<b>voorgestelde</b>					
containertrafieken					
overige	10,0 mln	7,3 mln	9,5 mln		26,8 mln
<b>subtotaal</b>	10,0 mln	7,3 mln	9,5 mln		26,8 mln
<b>algemeen totaal</b>	26,2 mln	9,4 mln	20,9 mln	2,5 mln	59,0 mln
<b>trafiek in 1992</b>					
containertrafieken	19,7 mln	0,1mln	6,4 mln	p.m.	26,2 mln
overige	83,9 mln	22,7 mln	27,0 mln	4,9 mln	138,6 mln
<b>totaal</b>	103,6 mln	22,8 mln	33,4 mln	4,9 mln	164,8 mln



# BIJLAGE:

## PARAMETERS WAAROVER AAN DE HAVENBESTUREN BIJKOMENDE INFORMATIE WERD GEVRAAGD MET HET OOG OP DE BESPREKING VAN HET DRIEJARENPROGRAMMA

---

- (a) kan het project effectief aangevat worden vóór 1997?
- (b) op welke markten, activiteiten en verkeersstromen mikt het project? Wat zijn de doelstellingen van het project?
- (c) wat is de haalbaarheid van deze doelstellingen, wat verhoogt of verlaagt de kansen van het project om de vooropgezette doelstellingen te bereiken?
- (d) in welke mate kan de haven (en de havens) de vooropgezette doelstellingen realiseren met de bestaande capaciteit, binnen welke periode zijn er capaciteitsproblemen te verwachten?
- (e) wat is de financiële haalbaarheid van het project, gezien vanuit het standpunt van het havenbestuur en bij de bestaande financieringsregels van investeringen?
- (f) wat is het noodzakelijke niveau aan investeringen vanwege de privé-sector om het project te operationaliseren?





# BESCHIKBARE INFORMATIE VOOR DE PROJECTEN DOOR DE HAVENS VOORGESTELD

## — SAMENVATTING —

### INFORMATIE 55'-VERDIEPINGSPROGRAMMA ZEEBRUGGE

Bron: startnota, overgemaakt door kabinet (cfr. samenvatting), tenzij anders vermeld

#### 1. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

- aanpassing van de bodemdieptes in de toegangsgeulen voor de haven van Zeebrugge tot op het niveau van de mogelijkheden die aanwezig zijn in de haven van Zeebrugge zelf (sluis en dokken in de achterhaven);
- de uitvoering van dit programma realiseert voor een gedeelte ook de streefdieptes voor de uitvoering van het verdiepingsprogramma Antwerpen in gemeenschappelijke toegangsgeulen: "Geul I"<sup>1</sup> en "Scheur-west".
- In eerste fase worden de verdiepingsprogramma's uitgevoerd op bestaande vaargeulbreedtes (laten in Pas van het Zand/Ribzand eenrichtingsverkeer toe en beperkt tweerichtingsverkeer in Scheur). Verdere verbredingen in de toekomst te beslissen op basis van toename scheepvaart;
- uitvoering wordt losgekoppeld van uitvoering in "Scheur-oost": van belang voor verdiepingsprogramma Antwerpen.
- gespreid over 3 jaar.
- uitgaven (prijsniveau 1992): de uitgaven voor baggerwerken zouden in de periode van aanleg (met inbegrip van bijkomende andere kosten) bijkomend belast worden met 1154 mln (BTW inclusief). Na de aanlegperiode zouden de baggerkosten door uitvoering van het programma ongeveer 150 mln hoger zijn dan bij niet-uitvoering. Er wordt wel aangenomen dat door andere factoren de baggerkosten zouden afnemen zodat uiteindelijk de baggerkosten zouden stabiliseren op ongeveer 1,48 mld (iets onder het huidige uitgavenniveau van 1,5 mld)<sup>2</sup>.

#### 2. TECHNISCH AAN TE VATTEN VOOR 1997

- technisch en administratief op punt.
- onmiddellijke uitvoering theoretisch mogelijk (brief van minister p. 6);
- procedures nog te doorlopen voor verplaatsen van loodskruispost en stortvergunningen bij nationaal ministerie.

#### 3. DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

- Zeebrugge wenst zich te profileren in de bulktrafiek (erts en kolen) en moet daarvoor grotere schepen van de categorie 150.000-200.000 dwt kunnen behandelen.
- In het andere geval zal de bevoorrading via buitenlandse havens gebeuren (en eventueel via feedering naar ons land).
- Voorts wordt gemikt op doorvoer.
- Niet-uitvoering: hogere kosten inzake bevoorrading.
- Prognose: geen gegevens voor handen.

#### 4. CONFRONTATIE MET DE MARKT

- evolutie van de scheepsgrootte en de dimensie van haventerminals: toenemende schaalvergroting naar de categorie van meer dan 150.000 dwt (hangt samen met toenemende afstand vervoer van erts en kolen, mogelijkheden van laadhavens);
- erts: import in EEG in komend decennium stagnerend of zelfs teruglopend;
- kolen: cokeskolen afnemend  
kolen bestemd voor elektrische centrales: sterke toename  
globale groei tussen 1990-2000: 41 tot 57 %  
(afhankelijk van olieprijsen)

<sup>1</sup> Wordt verdiept, de toegangsgeul "aanloop Scheur" wordt onderhouden voor LNG-trafiek zonder bijkomende kosten voor aanleg.

<sup>2</sup> Eventueel effect van wijziging in stortplaatslocaties niet in rekening gebracht, hoewel deze problematiek zich ook stelt bij niet-uitvoering van het project.



## 5. CAPACITEIT

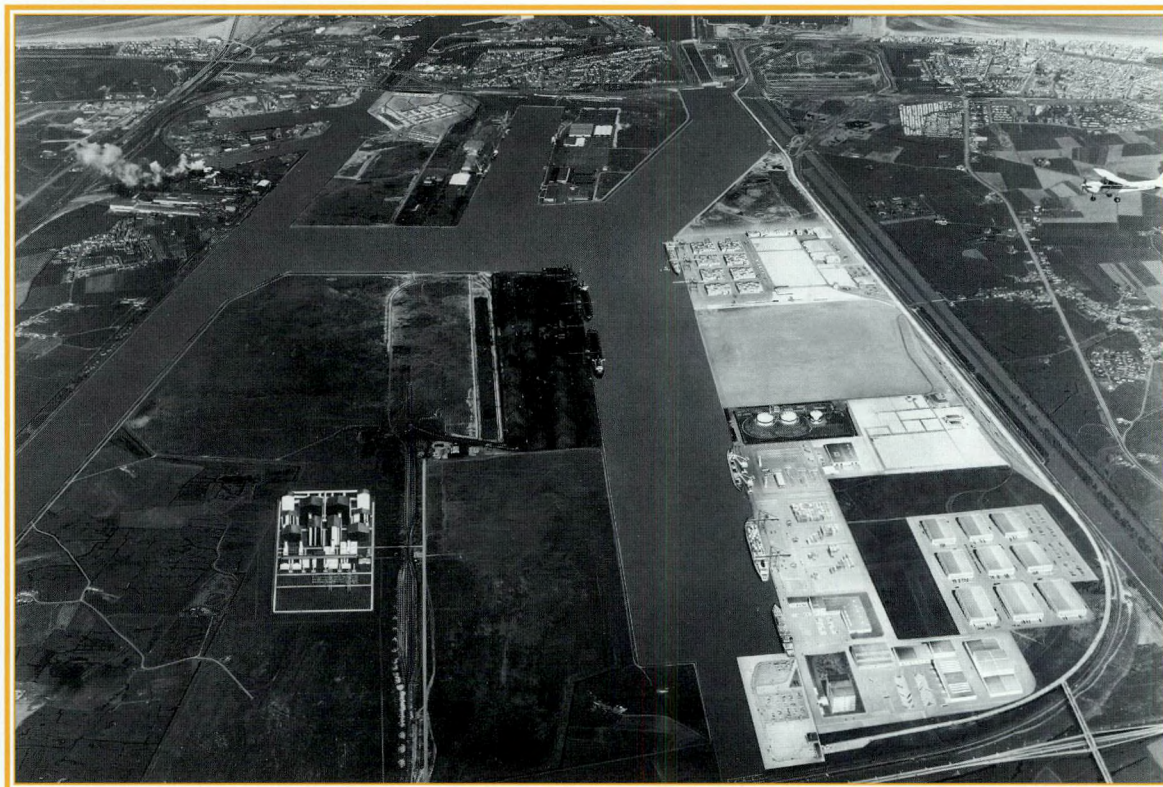
- niet relevant

## 6. FINANCIËLE HAALBAARHEID VAN PROJECT - WEERSLAG OP KOSTEN EN OPBRENGSTEN VAN HAVENBEDRIJF

- geen bijdrage in de kosten van het project door het havenbestuur.
- weerslag op havenrechten: geen gegevens.

## 7. INVESTERINGEN PRIVÉ-SECTOR

- uitbreiding terminalcapaciteit achterhaven.





## INFORMATIE WIELINGENDOK (ZEEBRUGGE)

bron: startnota, overgemaakt door MBZ, tenzij anders vermeld

### 1. BESCHRIJVING PROJECT

- dok in de westelijke buitenhaven van Zeebrugge, gebouwd tegen de noordwestelijke buitenhavendam;
- kaaimuur van ongeveer 750 meter (waarvan 610 meter effectief bruikbaar);
- dok eindigt met een glooiing, waartegen een aanlegpier wordt voorzien (waarop door de uitbater pontons en toegangsbruggen zullen ge-bouwd worden);
- aansluitend terrein voor parking: ongeveer 55 ha;
- kostprijs (exclusief aansluitende wegvoorzieningen): voorlopig geraamd op 1,3 mld (waarvan ongeveer 420 mln door havenbestuur: eigen raming).

### 2. AAN TE VATTEN VOOR 1997

- (a) nog uit te voeren studies:
- MER (eventueel uitgevoerde studie container-terminal);
  - technische voorbereidende studies, inclusief vaarsimulatieproeven;
  - KBA, marktanalyse: opdracht gegeven door MBZ;
  - geen tijdsramingen;
- (b) niet afhankelijk van de uitvoering van andere projecten.

### 3. DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

- (a) • ro/ro-trafieken op de handelsstromen van VK-continent: in verleden zeer expansieve markt (meer dan verdubbeling tussen 1981-1992), waarin Zeebrugge een draaischijf-functie heeft verworven;
- groeiende nieuwe stromen: Scandinavië/Iberisch Schiereiland;
  - project: inspelen op trafiekgroei en bevestiging en versterking van Zeebrugse positie.
- (b) capaciteitsbeperkingen beletten verdere uitbreiding, deze beperkingen worden door project opgeheven.

Prognose:

- levert bijkomende capaciteit van ongeveer 650.000 vrachteenheden (gebaseerd op overwegend belang van niet-begeleide trafieken);

tegenover de trafiek in 1992 (ongeveer 765.000 vrachteenheden: een toename van ongeveer 85 %);

- geen aanduiding over tijdspad van deze trafiektoename.

### 4. CONFRONTATIE MET MARKTGEGEVENS

- (a) expansie van de globale markt:
- gegevens over evolutie van vrachtwagenverkeer met Groot-Brittannië over de periode 1981-1992 (jaarlijkse groei voor gehele periode van 8,7% en 6,6% in de laatste vijf jaar);
  - diverse studies: groei met minstens 5%, als conservatief te beschouwen;
  - effect van kanaaltunnel: enkel van toepassing op algemene lijndiensten (niet op lijndiensten in het kader van geïntegreerde transportondernemingen en diensten in kader van verticaal geïntegreerde industrieën).
  - effect voor Zeebrugge beperkt: lijndiensten buiten concurrentieveld van tunnel, specialisatie in niet begeleide ro/ro-transporten
  - toenemend belang van trafieken op de Noord-Zuid relatie (Scandinavië: kanaalhavens - Iberisch Schiereiland).
- (b) positie van de haven:
- stijgend marktaandeel van Zeebrugge (26,4% in 1991 tot meer dan 30%): marktleider;
  - positie van Zeebrugge tegenover de concurrentie met tunnel: afgescheiden marktsegment, aanbieden van ganse spectrum van lijndiensten.

### 5. CAPACITEIT

- momenteel buiten ligplaatsen voor deepsea en voor autotrafieken: 11 ligplaatsen operationeel voor vrachtwagentrafieken met daarop aansluitend 44 ha;
- deze oppervlakte: bijna maximum bereikt van beschikbare capaciteit, geen mogelijkheid om verwachte trafiektoename nog op te vangen zonder grote graad van saturatie en verlies van marktaandeel;
- bestaande aanlegplaatsen: niet de mogelijkheid om zware eenheidsladingen te behandelen en simultane ro/ro- en lo/lo-operaties uit te voeren (vastgestelde tendensen in de markt).



## **6. FINANCIËLE HAALBAARHEID VAN HET PROJECT - WEERSLAG OP KOSTEN EN OPBRENGSTEN VAN HAVENBEDRIJF**

- op basis van voorlopige raming investeringskosten in de bijdrage van het havenbedrijf in de investeringen te ramen op ongeveer 420 mln (op basis van de huidige bijdrageregeling)

## **INFORMATIE KLUIZENDOK GENT**

bron: projectnota en de KBA, overgemaakt met het oog op het advies

### **1. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT**

- uitbouw van 1° fase van enig Kluizendok, met een totale kaailengte van 4,45 km, waarvan 1,2 km kaaimuur aan het kanaal;
- totale terreinoppervlakte: 175,5 ha;
- kaaimuren: diepte 18 m, dok in 1° fase uitgebaggerd tot op geringere diepte;
- gefaseerde uitbouw - gespreid over 7 jaar, met aanwending van gedeelte van het dok vanaf het 2° jaar;
- kostprijs: 5,5 mld (exclusief BTW), waarvan 4 mld ten laste van gewestbudget.

### **2. TECHNISCH AAN TE VATTEN VOOR 1997**

- adviesvraag in behandeling in Havencommissie.

### **3. DOELSTELLINGEN**

- de belangrijkste factor in de stabilisatie van de Gentse haventrafieken opheffen: de beperkingen aan nieuwe terreinen voor bedrijfsvestingen die kunnen inspelen op trafiektijgingen en nieuwe trafieken kunnen aantrekken;
- versterking van de positie van Gent op welbepaalde "marktniches", die o.m. gekoppeld zijn aan in Gent bestaande of te verwachten industriële- en distributieactiviteiten.
- de betrokken goederenstromen, waarvoor Gent uitbreiding verwacht, worden in detail aangegeven (cf. projectnota);
- prognose: samen met de mogelijkheden langs het petroleumdok wordt met dit project een maximale capaciteit voor de haven van ongeveer 35 mln ton vooropgezet, te realiseren tegen 2001.

### **4. CONFRONTATIE MET DE MARKT**

- (a) globale expansie: globale verwijzing in KBA op basis van prognose Verrebroekdok en uitgaande van een jaarlijkse groei van de industriële produktie van de EG van 2,5%.

## **7. RAMING VAN INVESTERINGEN DOOR DE PRIVÉ-SECTOR**

- geen gegevens beschikbaar

### **4. CONFRONTATIE MET DE MARKT**

- (a) globale expansie: globale verwijzing in KBA op basis van prognose Verrebroekdok en uitgaande van een jaarlijkse groei van de industriële produktie van de EG van 2,5%;
- (b) positie van de haven:  
projectnota: voor de verschillende trafieken verwijzing naar bestaande activiteiten, of te verwachten industriële vestigingen;  
KBA: mogelijkheid na uitvoering van project dat Gent oorspronkelijk marktaandeel onder de Vlaamse havens (periode 1980-1985) herstelt.

### **5. CAPACITEIT**

- KBA: globale beperking van de capaciteit (grens waarboven verdere trafiekgroei sterk belemmerd wordt): 25 mln ton (of 27,10 met inbegrip van terreinen langs Petroleumdok);
- projectnota: afgezien van de 51 ha aan het Petroleumdok heeft Gent geen enkele reserve meer aan watergebonden terreinen (op middellange termijn, terreinen aan de Noordzijde van het Rodenhuisdok slechts op lange termijn te ontsluiten).

## **6. FINANCIËLE HAALBAARHEID VAN HET PROJECT, WEERSLAG OP KOSTEN EN OPBRENGSTEN VAN HAVENBEDRIJF**

gegevens KBA:

- kosten: bijdrage in investeringen 1,3 mld; onderhoudskosten;
- opbrengsten: havenrechten; concessieopbrengsten.

### **7. INVESTERINGEN PRIVÉ-SECTOR**

geen gegevens voorhanden.



## VERREBROEKDOK (ANTWERPEN)

bron: in 1991 voorgelegde KBA en advies van Vlaamse Havencommissie (met inbegrip van nota havenbestuur 1991)

### 1. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

- aanleg van een dok op de Antwerpse linker-oever, evenwijdig met het bestaande Vrasenedok, geplande waterdiepte 18 m
- in zijn totaliteit 5 km kaailengte, waarop 348 ha haventerreinen aansluiten;
- voorstel Havencommissie (overgenomen in tienjarenplan van administratie): gefaseerde uitbouw waarbij prioriteit wordt gegeven aan de kaaimuur en terreinen aansluitend aan de terreinen aan het Vrasenedok;
- kostprijs (inclusief BTW): 6,8 mld, waarvan 1,7 te dragen door het havenbedrijf.

### 2. TECHNISCH AAN TE VATTEN VOOR 1997

- het project is opgenomen in het fysisch programma voor 1994

### 3. DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

- in een aantal marktsegmenten de huidige stevige concurrentiepositie consolideren, ofwel de marktpositie versterken.
- inspelen op een aantal trends in de logistiek van het stukgoederenverkeer, wat eveneens een toenemend belang krijgt;
- in eerste instantie (maar niet uitsluitend) wordt met het Verrebroekdok gemikt op de markt van "forest-products", "aanvoer van motorvoertuigen en onderdelen" en "onbewerkte kunststoffen" (aanvoer en afvoer);
- daarnaast behoefte aan terreinen voor de verdere uitbreiding van magazijnruimte;
- opheffen van capaciteitsbeperkingen te Antwerpen voor de goederencategorieën die relevant zijn voor het project;
- prognose: globale prognose uit KBA; het Verrebroekdok wordt verondersteld op een periode van 6 jaar de trafiek in Antwerpen voor de betrokken goederentrafieken (ongeveer 45% van de totale Antwerpse trafiek in 1988) op te trekken met 9,9 mln ton (bovenop de 55 mln ton op bestaande terminals, met inbegrip van Vrasenedok en renovatie rechteroever).

### 4. CONFRONTATIE MET DE MARKT

- (a) globale expansie van de markt:
  - relevante markt op Rangenniveau bij een groei van de industriële productie van de EG van 2,5% resulteert in een groei van de markt met 2,9% per jaar;
  - kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de marktontwikkeling in de hierboven aangegeven marktsegmenten.
- (b) positie van de haven:
  - globaal wordt uitgegaan van "minstens behoud van het marktaandeel in de Range op 20%";
  - positie en specifieke marktsegmenten:
    - forestprodukten (tegen 1988 Antwerps marktaandeel reeds 30%, vooral door linker-oeverontwikkeling),
    - werktuigen en onderdelen: terug optrekken van vroeger marktaandeel, meer in het bijzonder op basis van recente investeringen;
    - onbewerkte kunststoffen: specialisatie van Antwerpse bedrijven in bulkopslag van kunststoffen

### 5. CAPACITEIT

- globale gegevens over de beschikbare capaciteit buiten Verrebroekdok: 55 mln ton.

### 6. FINANCIËLE HAALBAARHEID

#### VAN HET PROJECT - WEERSLAG

#### OP EXPLOITATIE HAVENBEDRIJF:

- tussenkomst in de aanleg van het project: ongeveer 1,7 mld (inclusief ongeveer 0,3 mld te recupereren BTW), bijkomende onderhoudsuitgaven van ongeveer 45 mln per jaar;
- bijkomende concessieopbrengsten (80fr/m<sup>2</sup>) (ter beschikkingstelling van gronden door gewest?) en gemiddelde havenrechten van 27,7 fr/ton (oplopend van 36 mln tot 274 mln bij volledige benutting).

### 7. INVESTERINGEN DOOR DE PRIVÉ-SECTOR

- op basis van ervaringen aan het Vrasenedok: gemiddelde van investeringen door de privé-sector van ongeveer 3.700 frank/m<sup>2</sup>, mag gerekend worden op investeringen van ongeveer 12 mld.



TWEEDE AMBTSTERMIJN VHC



# UITEENZETTING VAN THEO KELCHTERMANS, VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, RUIMTELIJKE ORDENING EN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN

*Op 23 december 1993 ging de Vlaamse Havencommissie zijn tweede ambtstermijn in. Bij die gelegenheid legde voorzitter Willy Winkelmans van de Vlaamse Havencommissie een intentieverklaring af, waarvan de inhoud redelijk overeenkomt met zijn voorwoord in dit jaarverslag. In aansluiting op deze verklaring bield minister Kelchtermans van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden, een uiteenzetting.*

*De volledige tekst van deze toespraak.*

*Minister Kelchtermans:* "Het ingaan van de "2de ambtstermijn" van de Vlaamse Havencommissie gaat gepaard met een cruciale fase in de havenontwikkeling. Iedereen voelt aan dat het komend driejarenprogramma inzake haveninfrastructuur en maritieme toegankelijkheid de verdere ontwikkeling van de havensector zal conditioneren voor het volgende decennium.

In dat kader dienen verschillende probleemsituaties opgelost te worden:

- het gebrek aan autonomie en rechtspersoonlijkheid voor de havens, met verminderde commerciële slagkracht tot gevolg;
- het gebrek aan éénvormigheid in de werkingsvoorwaarden van de havens;
- een gebrek aan strategie en duidelijke criteria bij de beoordeling van prioriteiten; in de huidige manier van evaluatie van ingediende projecten, ontbreekt immers een afstemming (zeg maar coördinatie of complementariteit) van de respectievelijke projecten. Hierdoor kan men zich ook vragen stellen over de optimale aanwending van de spreekwoordelijk schaarse budgettaire middelen.
- een onvoldoende zicht op de continuïteit van de financiële middelen, waardoor er een permanente discrepantie is tussen de "vraag" van de havens en het financiële "aanbod" van het Gewest.

Het ontwerp-decreet betreffende de zeehavens heeft reeds verregaande mogelijkheden gecreëerd om de geciteerde problemen met betrekking tot het eigenlijke **beheer** op te lossen.

Door dit nieuwe decreet wordt ruimte gecreëerd voor een havenbedrijf met een eigen bedrijfsstrategie, een onafhankelijk management, een soepeler personeelsbeleid en een eigen besluitvorming, met verzekering van de lokale verankering.

Het is nu afwachten hoe de Raad van State zal reageren op de autonomisering van deze publieke activiteit. Ikzelf zal bij de Vlaamse regering blijven aandringen om de voorgestelde doelstellingen ook decretaal vast te leggen. Vraag is nu binnen welk **beleidskader** dit beheer zich zal kunnen bewegen? Naar aanleiding van de discussies rond het nieuwe decreet heb ik al een aantal denkpijlen gelanceerd. Enkele voorbeelden.

De huidige beoordeling van havenprojecten gebeurt grotendeels op basis van macro-economische overwegingen en de technische haalbaarheid. De strikt bedrijfseconomische beoordeling komt minder aan bod, de financiële optimalisatie ontbreekt volledig en ook de resultaten van de gefinancierde projecten worden weinig of niet geëvalueerd.

Daarbij is er behoefte aan een evaluatie van complementaire potenties en afweging van een globaal havenbeleid. Dit bracht mij ertoe voor te stellen dat het Gewest zich door Portconsult, in samenwerking met de bestaande structuren (de havens via de Havencommissie en de administratie), zou laten adviseren met betrekking tot de optimalisering van het beschikbare budget.



Eerder dit jaar heb ik ook het structureel tekort aan middelen gerelateerd tot de door de havens ingediende projecten. De aandacht voor prioriteiten is des te meer nodig daar nieuwe zware investeringen, gepaard gaande met verhoogde onderhoudskosten, zich aandienen. Ik verwijfs hier naar de verdiepingsprojecten.

Daarom verheugt het mij dat de Vlaamse Havencommissie zich al enige tijd buigt over de aanpassing van de economische evaluatie van havenprojecten. Deze oefening past trouwens volledig in het onderzoek naar een vernieuwd havenbeleid.

Ik heb zoals gebruikelijk kennis genomen van de documenten die aan de leden van de Vlaamse Havencommissie ter beschikking worden gesteld. Ik veroorloof mij met betrekking tot de vernieuwde evaluatie van havenprojecten volgende bedenkingen te maken.

### **I. WAT DE UITGANGSPUNTEN BETREFT**

1. De door de havens voorgestelde projecten blijven een essentieel onderdeel van de verdere uitbouw van de havens. De strategieën van de havens hebben hun eigen merites in het kader van een lange termijnvisie; deze visie moet evenwel compatibel zijn met de lange termijnvisie en - mogelijkheden van het Gewest. Hiermee dient rekening te worden gehouden.
2. De door de Vlaamse regering besliste projecten kunnen niet meer in vraag worden gesteld en gaan dus door. Alleen belangrijke nieuwe feiten en gegevens op een niet onherroepelijk moment van de procedure kunnen hierin wijziging brengen.
3. In het licht van de noodzakelijke continuïteit en lange termijnvisie is het rollend driejarenprogramma (binnen een tienjarenprogramma) de leidraad en deze techniek dient dan ook aangehouden te worden. Dit belet niet dat flexibiliteit eveneens mogelijk moet blijven, onder meer om in te pikken op nieuwe sectoriële trends en wijzigingen in de marktgegevens. Het is niet voor niets een "rollend" programma.
4. Er moet afgestapt worden van het waslijstfenomeen en het "first come - first served" principe.  
In het kader van een rationele uitbouw van de havens en een optimale besteding van de beschikbare financiële ruimte, kan het systeem van optelsom van projecten niet aangehouden worden.

Anderzijds dient de totaliteit van de projecten ingerekend, (bv. ook de verdragsgebonden projecten) en dienen ook havengebonden projecten in de brede zin van het woord (bv. de hinterlandverbindingen) in beschouwing te worden genomen.

### **II. WAT DE DOELSTELLINGEN BETREFT**

Idealiter moeten de volgende doelstellingen ten grondslag liggen van de gehanteerde methode ter evaluatie van projecten:

- een versterking van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens met minimaal het behoud van hun aandeel in de trafiekevolutie;
- de creatie van toegevoegde waarde;
- de marktgerichtheid van de projecten;
- de complementariteit tussen de havens;
- de economische - en sociale - ontwikkeling, waarbij naast het lokaal belang ook het gewestelijk belang in rekening wordt gebracht.

Ik verneem dat de Vlaamse Havencommissie in een eerste fase zich pragmatisch zou willen opstellen om de prioriteitenorde vast te stellen; ik kan mij achter dit standpunt scharen voor zover finaal ook andere doelstellingen worden vooropgesteld. Daarmee bedoel ik ondermeer:

- 1) een budgettaire realiteitszin, rekening houdende met de bestaande en gehanteerde normen van het Vlaamse Gewest. Dit mag evenwel niet beletten dat, mits (aan)gepaste argumentatie, een verantwoorde verhoging in het budget bespreekbaar moeten kunnen zijn in de Vlaamse regering.
- 2) een responsabilisering van de havens die ook zelf originele ideeën en technische formules moeten aandienen in functie van een alternatieve financiering van havenprojecten. Verhoogde inspanningen naar de Europese Unie toe behoren daar ook bij (cfr. Witboek).
- 3) een rekening houden met de verwachtingen van het bedrijfsleven zelf en het incalculeren van de investeringsinspanningen van de privésector.

### **III. WAT DE METHODE ZELF BETREFT**

In het licht van het voorgaande is het de hoogste tijd onze methode, bij de evaluatie van projecten en bij de vaststelling van de prioriteiten, aan te passen. Inderdaad: tot nog toe werden alleen deze projecten geëvalueerd die in de administratieve procedure voldoende ver stonden.



Niet alleen een globale afweging tussen de projecten onderling op een havenoverschrijdend niveau, ook een prioritaire programmering in de tijd, met het aangeven van tijdsspoelen, ontbreken echter.

De verschillende voorstellen van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge met betrekking tot de bouw van nieuwe dokken vragen in die zin een gecoördineerde aandacht. De totale capaciteitsuitbreiding dient hierbij afgewogen tegen de te verwachten trafiekstijgingen op de Europese markt en het aandeel hierin van onze Vlaamse havens. De aanleg van deze dokken, samen met de reeds besliste projecten, verhoogt de capaciteit met ongeveer 60 miljoen Ton tegen het 2001. Dit is een stijging van 36 % ten opzichte van 1992.

Eén en ander zal uiteraard afhankelijk zijn van de groei van de industriële productie in de Europese Unie. Ook trends inzake import en export zullen een rol spelen. Het zopas afgesloten GATT-akkoord opent eveneens nieuwe perspectieven.

Anderzijds stellen we vast dat tussen eminente studie bureaus niet altijd eensgezindheid bestaat inzake de vooropgestelde trafiekstijgingen. Het hypothetisch karakter van de prognoses maakt dus dat de grootste omzichtigheid geboden is. Toch is een zeker voluntarisme nodig, waardoor de nodige anticiperende potenties worden ingebouwd. Een evaluatie (post factum) van de resultaten van reeds uitgevoerde gelijkaardige projecten kan belangrijke gegevens aandragen. Ik heb mijn administratie trouwens reeds opdracht gegeven hiertoe de nodige initiatieven te nemen.

In deze context en in het licht van het budgettaire keurslijf dient de vraag eveneens gesteld of niet andere projecten, buiten de capaciteitsverhogende en die de werking van de havens conditioneren, prioritaire aandacht verdienen. Naast dokken, kaailengte en achterliggende oppervlakte stelt zich bijvoorbeeld ook stroomop- en afwaarts een transport- en distributieprobleem. Ik verwijs hierbij naar de regeringsverklaring met betrekking tot de hinterlandverbindingen.

In de context van de concurrentiepositie van onze havens dienen de projecten ter verbetering van de maritieme toegankelijkheid mee in rekening te worden gebracht.

De snelheid waarmee de verschillende fasen en projecten zullen gerealiseerd worden, hangt niet alleen af van overeenkomsten of verdragen, maar ook van economische verantwoordingen. In ieder geval kan er geen twijfel bestaan over de realisatie van het 48'-43'-programma voor de Schelde. In de context van de concurrentiepositie van onze havens dienen de projecten ter verbetering van de maritieme toegankelijkheid mee in rekening te worden gebracht. De snelheid waarmee de verschillende fasen en projecten zullen gerealiseerd worden, hangt niet alleen af van overeenkomsten of verdragen, maar ook van economische verantwoordingen. In ieder geval kan er geen twijfel bestaan over de realisatie van het 48'-43'-programma voor de Schelde.

Naast deze macro economische en marktgegevens dient elk project ook op zijn eigen merites en economische rentabiliteit te worden onderzocht. In die zin is een onderzoek naar het trafiekverschuivings effect van andere projecten aangewezen. Weer een reden dus om projecten in een globale context af te wegen.

In dit verband dienen nog afspraken gemaakt te worden met betrekking tot de volledigheid en beslissingsrijpheid van een ingediend dossier. Ik suggereer dat hierover het overleg met de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen zou worden opgevoerd. De denkpiste die nu door de Vlaamse Havencommissie wordt gehanteerd om de zogenaamde havengebonden "kleine werken" niet meer op te nemen in het gewestelijk budget verdient, mede in het licht van een grotere responsabilisering van de havens, verder onderzoek. Dit zou ons inderdaad toelaten de gewestinspanningen volledig toe te spitsen op strategische grote projecten.

Dit belet echter niet dat het principe van de concessievergoeding decretaal aangehouden kan blijven. Er dient trouwens in de praktijk te worden getoetst of één en ander ook wordt toegepast.

Hoe dan ook, bij een eventuele beslissing ter zake, zal de Vlaamse regering rekening moeten houden met de werkelijk gegenereerde effecten en de concurrentiepositie van de havens.



**Tot besluit** kan er gesteld worden dat, zelfs bij verhoging van de budgettaire ruimte, niet alle projecten van alle havens met een zelfde tijds-poor uitgevoerd kunnen worden. Vaststellen van prioriteiten naar soort van projecten en naar tijd is derhalve onoverkomelijk.

Ik verneem dat de Vlaamse Havencommissie marktgebonden criteria (het strategisch belang), de groeimogelijkheden van de verschillende havens en de slaagkansen van de onderscheiden projecten als criteria wenst te hanteren bij de beoordeling. Hierbij wacht de Vlaamse Havencommissie nog een grote uitdaging, die eventueel een kentering in de beoordeling van projecten en een heroriëntering van het 10-jarenprogramma zou kunnen betekenen. Het principe van een globale afweging van de projecten in het driejarenprogramma is dus een eerste belangrijke stap.

Een verdere afspraak met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor een verdere evaluatie van een project in zijn verschillende fasen kan derhalve een volgende belangrijke stap betekenen. Ik doe een oproep om hierover snel met de Administratie concrete afspraken te maken. In die zin zijn zowel de Vlaamse Havencommissie als de Administratie en de Vlaamse regering partners in dit nieuwe haven-beleid.

Ik hoop dan ook dat de Vlaamse Havencommissie bij de beoordeling van de voorstellen van de Administratie voor het driejarenprogramma in 1994 concrete uitspraken zal kunnen doen met betrekking tot de prioriteiten. Ik ben ervan overtuigd dat uw inspanningen, samen met deze van uw secretariaat dat uitstekend werk levert, een belangrijke meerwaarde zullen verschaffen voor het Vlaams Gewest, haar bedrijven en haar burgers."





---

## STATISTISCHE GEGEVENS

---



# 1. INLEIDING

---

Sinds het eerste jaarverslag neemt de Vlaamse Havencommissie een statistische bijlage op in haar jaarverslag. De statistische bijlagen van de eerste twee jaarverslagen waren gebaseerd op de Benelux Zeevaartstatistieken. Sinds vorig jaar wordt de statistische bijlage anders uitgewerkt. Toen werd in een studiegroep een selectie gemaakt van de meest representatieve en vergelijkbare trafiekgegevens voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Ten behoeve van de representativiteit werd toen door de studiegroep nagegaan welke bronnen de meest accurate cijfergegevens ter beschikking kunnen stellen; ten behoeve van de vergelijkbaarheid werd vooral nagegaan of de gegevens op dezelfde manier werden verzameld en geregistreerd.

In deze statistische bijlage werden de gegevens op precies dezelfde wijze bij elkaar gebracht als in het vorige jaarverslag. De tijdreeksen 1980-1992 werden uitgebreid met het jaar 1993. Daar waar enkel cijfers voor 1992 werden weergegeven, staan nu cijfers voor 1993.

## 2. DE PRESTATIES VAN DE VLAAMSE HAVENS IN 1993

---

### 2.1 DE HAVEN VAN ANTWERPEN

De trafiek naar de haven van Antwerpen daalde met 1,7% tot iets minder dan 102 miljoen ton. Rekening houdende met het feit dat 1992 een recordjaar was en met de conjuncturele toestand gaat het om een beperkt verlies. De lossingen zijn met meer dan 7% afgenomen, de ladingen namen toe. In de verschijningsvormen werd een afname geregistreerd voor de droge massagoederen (met een verlies van ca. 2 miljoen ton voor erts en steenkool) en roll-on-roll-off. Voor containers werd (in tonnen) 3,4% winst genoteerd. "Overig stukgoed" (dus stukgoed zonder containers of ro/ro) nam met meer dan 5% toe, voor een belangrijk stuk te danken aan de toename van ijzer en staal. De trafiek van vloeibare massagoederen nam licht toe.

Evenals vorig jaar nam de gemiddelde scheepsgrootte toe (9.518 BRT/BT gemiddeld per schip). Het aantal aangekomen zeeschepen bedroeg 15.687 in 1993 tegenover 16.620 in 1992.

Iets meer dan één derde van de goederen die in de haven van Antwerpen aankwamen in 1992 hadden als herkomst Europa. Afrika en Noord-Amerika waren eveneens belangrijke herkomsten met elk 14%. De goederen die vanuit Antwerpen vertrekken per zeeschip hebben, naast Europa (34%), vooral Azië, Afrika en Noord-Amerika als bestemming.



## 2.2 DE HAVEN VAN GENT

De haventrafiek naar Gent nam af met 3,4% tot 22 miljoen ton. Ruim 5% verlies moest worden opgetekend voor de droge massagoederen, zijnde de verschijningsvorm die drie vierde van de totale Gentse trafiek uitmaakt. Vaste minerale brandstoffen (in hoofdzaak steenkool) namen af met ca. 18%, de trafiek van ertsen nam daarentegen toe met 11%. Voor granen (goed voor bijna 2 miljoen ton in 1993) nam de trafiek af met bijna 15%. Veevoerders namen met 6,9% toe. Voor ijzer- en staalprodukten werd een toename van 13,4% opgetekend.

## 2.3 DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

De totale trafiek van de haven van Zeebrugge bedroeg in 1993 31,4 miljoen ton. Tegenover 1992 bedraagt het trafiekverlies 6% of 2 miljoen ton. Het totale verlies is bijna geheel te wijten aan de vermindering van de overslag van droge massagoederen. Dezelfde tendens, hoofdzakelijk veroorzaakt door de crisis in de Europese staalindustrie, werd ook in de andere havens waargenomen. De trafiek voor containers nam licht af en de roll-on-roll-off trafieken namen toe met 5,9%. De ro/ro maakt ca. 39% uit van de totale Zeebrugse trafiek. Overig stukgoed, hoewel minder belangrijk in volume voor de Zeebrugse haven, nam licht toe.

De gemiddelde scheepsgrootte nam licht af in

De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 6.943 BRT/BT per schip. Het totale aantal aangekomen zeeschepen bedroeg 3.034 eenheden, goed voor in totaal 21 miljoen BRT/BT. De goederen worden voor 26% vanuit Europa naar Gent verscheept, voor 25% uit Noord-Amerika en voor 28% uit Zuid-Amerika. Bij lading te Gent hebben twee derde van de goederen een Europese bestemming.

1993 tot 6.724 BRT/BT per eenheid. De verklaring ligt in de zeer sterke groei van de gemiddelde scheepsgrootte in het vorige jaar. In totaal kwamen in 1993 10.694 schepen aan in de haven van Zeebrugge.

Het aantal ingescheepte en ontscheepte passagiers verminderde in 1993 tegenover 1992 van 1.157.775 naar 1.083.505 personen.

Bijna de helft van de trafiek die in de haven van Zeebrugge aankomt heeft een Europese herkomst (hoofdzakelijk Groot-Brittannië). Afrika en Noord-Amerika zijn eveneens belangrijke herkomsten. 83% van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge blijven binnen Europa.

## 2.4 DE HAVEN VAN OOSTENDE

De haven van Oostende groeide met 3,4% tussen 1992 en 1993. De totale trafiek bedroeg in 1993 ca. 5,1 miljoen ton. De trafiek in de handelshaven (d.i. de haven van Oostende exclusief de Regie voor Maritiem Transport) groeide zeer sterk: de lossingen namen toe met ruim 9% en de ladingen namen toe met bijna 20%. In totaal werd in de handelshaven een trafiek gerealiseerd van 3.408.420 ton. De toename vindt zijn oorsprong in de toename van de lossingen van bouwmaterialen (+9,8%), de ladingen van kunstmeststoffen, doch vooral in de toename van het ro/ro-vervoer (+21%). Het ro/ro-vervoer bedraagt 59% van het maritieme verkeer in de handelshaven.

De RMT-trafiek nam gevoelig af tot 1.681.706 ton in 1993. Het verlies tegenover 1992 bedroeg bijna 12%. De berekening van de trafiek gebeurde door omrekening van het aantal voertuigen naar tonnen. Voor een personenwagen werd 1 ton gerekend en een vrachtwagen werd gelijkgesteld aan 17 ton. De Regie voor het Maritiem Transport publiceert geen gegevens in tonnen.

De passagierstrafiek in de haven van Oostende nam af van 2.181.874 in 1992 naar 1.880.296 in 1993. Het verlies bedraagt bijna 14%.

De gemiddelde tonnenmaat per binnengekomen zeeschip is in 1993 gevoelig toegenomen van 3.642 BRT tot 4.868 BRT per vaartuig. Deze sterke toename is volledig toe te schrijven aan de inzet van de RMT-ferry "Prins Filip".



## 3. DE VERSCHILLENDE STATISTISCHE BRONNEN

---

### 3.1 HET NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek publiceert met betrekking tot de trafiek in de zeehavens verschillende cijfers. De "Statistiek over de internationale trafiek in de zeehavens" wordt jaarlijks uitgegeven en bevat zeer gedetailleerde gegevens over de lossingen en ladingen volgens de aard van de goederen (NVS-indeling op 4 cijfers nauwkeurig), uitgesplitst naar vervoersmodus, en ook trafiekgegevens naar herkomst en bestemming van de goederen.

Deze op de douane-aangiften gebaseerde statistieken zijn vanaf 1968 beschikbaar met het grote voordeel zeer lange homogene tijdreeksen te kunnen bieden. Bovendien geldt voor de verschillende havens eenzelfde registratiemethode zodat havenoverschrijdende vergelijkingen mogelijk zijn. Nadelen zijn o.m. het feit dat het tijdstip van registratie van de invoer of uitvoer niet steeds juist is.

Bijvoorbeeld bij doorvoer, waarbij de goederen een periode worden opgeslagen in een Belgische zeehaven, zal de lossing en de lading van de goederen pas geregistreerd worden op het moment dat de doorvoer volledig voltooid is.

Een ander nadeel is dat sommige posten van de NVS-goederenindeling (Nomenclatuur der Vervoersstatistieken) op een eerder onnatuurlijke plaats staan. Zo wordt tapioca (een soort veevoeder) bijvoorbeeld ingedeeld bij de verse en bevroren groenten. De restposten zijn bij de NIS-statistieken vrij hoog. Recentelijk is de continuïteit van de NIS-douane-cijfers abrupt onderbroken doordat de doorvoer-cijfers voor 1991 niet beschikbaar zijn en ook niet zullen worden. In de cijfers voor 1992 (die begin 1994 beschikbaar kwamen) zijn de doorvoercijfers wel opgenomen.

Een tweede NIS-zeevervaartstatistiek is deze die gebaseerd is op de documenten Benelux 20 en 21 (Generale Verklaring binnenkomende resp. uitvarende zeeschepen). De hieruit voortvloeiende statistische gegevens worden gepubliceerd door de Benelux Economische Unie.

### 3.2 CIJFERS GENOTEERD DOOR DE DIENSTEN VAN DE HAVENS

In de haven zelf worden de trafiekgegevens met een grote nauwkeurigheid geregistreerd op verschillende niveaus. De statistische diensten van de havens beschikten in het verleden echter niet steeds over gedetailleerde en vergelijkbare statistieken. Het laatste decennium en vooral de laatste jaren beschikken de havens zelf over de meeste trafiekgegevens. In de regel zijn de cijfergegevens van de havens zeer vroeg beschikbaar.

In vergelijking met de NIS-cijfers zijn de haven-cijfers niet voor alle havens even gedetailleerd, en de havens hebben geen doorvoerstatistieken beschikbaar. De wijze waarop de trafiek werd geregistreerd in de havens naar NVS-indeling maakt dat een havenoverschrijdende vergelijking op dit vlak niet aangewezen is.

### 3.3 WELKE STATISTISCHE BRONNEN GEBRUIKEN?

In deze statistische bijlage werden verschillende bronnen gebruikt. Geen van de bestaande bronnen is van aard de andere overbodig te kunnen maken. Eerder is het aangewezen een selectie van trafiekgegevens van de Vlaamse havens te maken, afhankelijk van het beoogde doel én van de specialiteit van de verschillende bestaande bronnen.

In deze statistische bijlage werd de selectie gedaan in functie van deze criteria. Vastgesteld kan worden dat de cijfers van het N.I.S. en deze van de havenbesturen in steeds grotere mate uiteenlopen. Bij het simultane gebruik van de verschillende bronnen is grote voorzichtigheid geboden.



## 4. STATISTISCHE GEGEVENS

### 4.1 TOTALE TRAFIEK

In de tabellen 01-01 en 01-02 worden de lossingen respectievelijk de ladingen weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. In tabel 01-03 wordt het totaal van deze lossingen en ladingen weergegeven. De bronnen voor deze trafiekcijfers zijn de havenbesturen. Voor Oostende is de trafiek van de R.M.T. ook inbegrepen. Deze R.M.T.-trafiek is echter niet beschikbaar in ton zodat de gegevens, dewelke in aantal toeristische (personen-) voertuigen en aantal vrachtwagens beschikbaar is, moest omgerekend worden naar ton. Voor deze omrekening werd ervan uitgegaan dat één personenauto 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Aangezien voor de R.M.T.-cijfers de uitsplitsing

niet mogelijk was in lossing en lading voor de periode 1980-1985, werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen / ladingen voor de periode 1986-1992. Dergelijke omrekening maakt de roll-on-roll-off trafiek in de staatshaven van Oostende (R.M.T.) vergelijkbaar met soortgelijke trafieken in Zeebrugge. De lossingen en de ladingen in de handelshaven van Oostende (d.i. de haven van Oostende exclusief R.M.T.) bedroegen in 1993 respectievelijk 2.110.481 en 1.297.939 ton. De trafiekcijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationale trafiek en exclusief bunkers.

Tabel 01-01: Lossingen, in 1000 ton, 1980-1993

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.481
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602

Bron: havenbesturen.

\* Voor Oostende inclusief RMT-trafiek, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; verdeling lossing/lading voor RMT periode 1980-85 werd geschat.



Tabel 01-02: Ladingen, in 1000 ton, 1980-1993

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35·387	3·277	4·102	1·279	44·044
1981	36·036	3·595	4·289	1·351	45·272
1982	34·136	3·883	4·097	1·682	43·799
1983	33·853	5·037	4·618	1·825	45·333
1984	40·291	6·114	5·775	2·101	54·281
1985	38·124	6·904	6·814	2·008	53·850
1986	36·523	5·169	7·188	1·752	50·632
1987	38·054	4·845	7·887	1·704	52·489
1988	39·074	5·447	8·581	2·103	55·206
1989	38·474	5·443	10·139	2·005	56·060
1990	39·676	5·372	10·860	1·910	57·819
1991	40·692	4·930	11·227	1·843	58·692
1992	41·561	4·746	11·932	2·004	60·243
1993	44·217	4·688	12·808	2·102	63·815

Bron: havenbesturen.

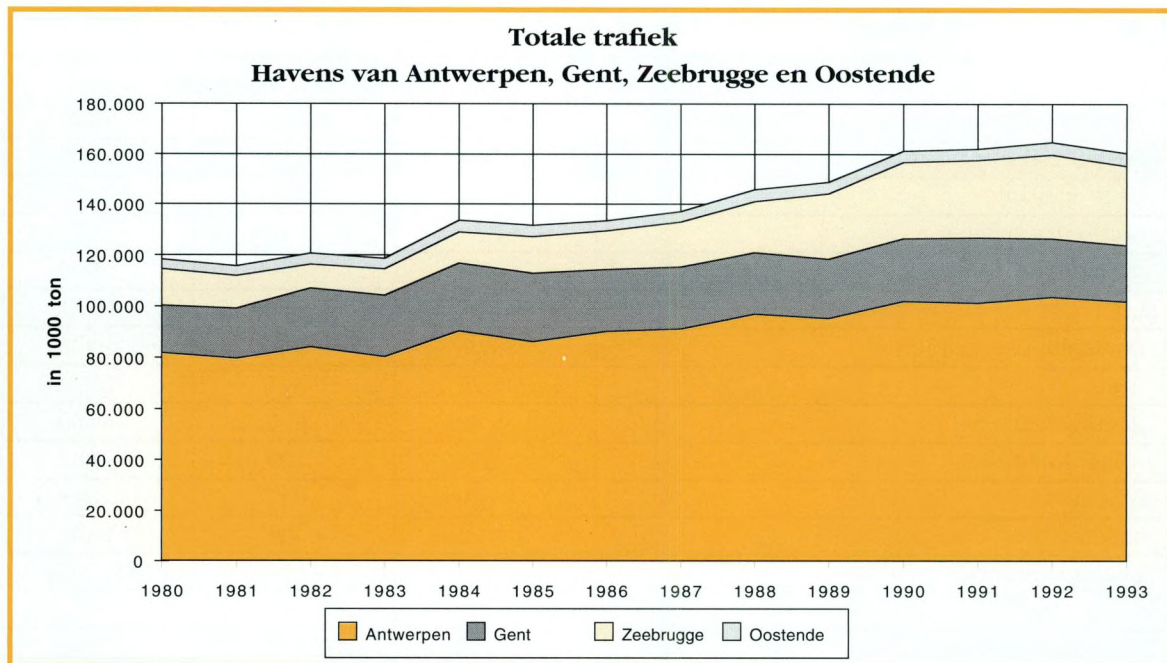
\* Voor Oostende inclusief RMT-trafiek, berekend a.d.b.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; verdeling lossing/lading voor RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1993

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81·935	18·424	14·189	3·759	118·308
1981	79·760	19·318	12·841	3·834	115·753
1982	84·203	22·894	9·339	4·168	120·604
1983	80·322	23·980	10·305	4·120	118·726
1984	90·338	26·592	12·001	4·629	133·561
1985	86·246	26·673	14·166	4·513	131·598
1986	90·204	24·159	15·124	4·036	133·523
1987	91·101	24·255	17·613	4·040	137·008
1988	96·909	24·158	20·050	4·827	145·944
1989	95·400	23·047	25·807	4·661	148·915
1990	102·009	24·439	30·349	4·552	161·349
1991	101·346	25·455	30·853	4·506	162·159
1992	103·628	22·818	33·441	4·923	164·810
1993	101·856	22·034	31·437	5·090	160·417

Bron: tabellen 01-01 en 01-02.





## 4.2 TRAFIEK INGEDEELD IN GOEDERENCATEGORIEËN

De trafiek ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04 zijn deze die door de havens zelf werden geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst. Voor de haven van Oostende is de R.M.T.-trafiek, wegens de niet-beschikbaarheid van de gegevens, niet inbegrepen. De bunkers zijn niet inbegrepen en het gaat om zowel nationale als internationale trafiek.

De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der Vervoersstatistieken). In de toekomst zou Eurostat ook deze indeling gaan gebruiken. Echter, doordat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën

niet steeds op dezelfde manier gebeurt, zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling, is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te doen tussen de gegevens van elk van de havens. Genoemde tabellen zijn eerder aangewezen om een goed beeld geven van het goederenpakket dat in de havens wordt behandeld.

Door de steeds verdergaande containerisatie wordt de hoeveelheid goederen die terechtkomt in de restposten van de N.V.S.-indeling (N.V.S.-hoofdstuk 9) steeds groter. De openstelling van de Europese grenzen heeft een belangrijke invloed op de registratie van gedetailleerde cijfergegevens.



Tabel 02-01: Trafiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1993

Haven van Antwerpen			
goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>Stukgoedbehandeling</b>	<b>17·786</b>	<b>29·020</b>	<b>46·807</b>
IJzer en staal	2·462	9·227	11·689
non-ferro-metalen	436	215	651
meststoffen / chemicaliën	69	900	969
hout	959	192	1·151
houtcellulose, papierpulp	2·858	550	3·408
fruit	1·427	7	1·434
graangewassen	30	476	506
rollend materieel	354	509	862
bloem	20	947	968
suiker	1	1·403	1·404
overig stukgoed	9·171	14·594	23·765
<b>Massagoedbehandeling</b>	<b>39·852</b>	<b>15·196</b>	<b>55·049</b>
ruwe aardolie	5·066	0	5·066
aardoliederivaten	10·792	7·688	18·480
chemicaliën	2·449	1·369	3·818
ertsen	9·277	928	10·206
kolen	7·505	186	7·691
granen	1·472	1·518	2·991
meststoffen	1·448	2·388	3·836
zand en grind	968	651	1·619
overig massagoed	874	468	1·342
<b>TOTAAL:</b>	<b>57·639</b>	<b>44·217</b>	<b>101·855</b>

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.



Tabel 02-02: Trafiek naar goederencategorie, haven van Gent, in 1000 ton, 1993

Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>0 - Landbouwprodukten</b>	<b>1·541</b>	<b>552</b>	<b>2·093</b>
01 - Granen	1·435	542	1·977
05 - Hout en kurk	106	3	109
04-09 Andere landbouwprodukten	0	7	7
<b>1 - Andere voedingsprod., veevoeders</b>	<b>3·238</b>	<b>636</b>	<b>3·873</b>
11 - Suiker	82	6	88
12 - Dranken	175	22	197
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	2	2
14 - Vlees, vis en zuivelprodukten	2	3	5
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	68	136	204
17 - Veevoeder	1·815	341	2·156
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1·095	126	1·220
19 - andere voedingsprodukten	0	0	0
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>3·618</b>	<b>139</b>	<b>3·758</b>
21 - Steenkool	3·279	124	3·402
22 - Bruinkool	2	0	2
23 - Cokes	338	16	353
<b>3 - Aardolie &amp; -produkten</b>	<b>2·329</b>	<b>566</b>	<b>2·895</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	252	187	439
34 - Andere aardoliederivaten	2·077	379	2·457
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>4·079</b>	<b>682</b>	<b>4·761</b>
41 - IJzererts	3·768	0	3·768
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	276	6	282
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	35	676	711
<b>5 - IJzer, staal en non-ferro-metalen</b>	<b>229</b>	<b>1·564</b>	<b>1·792</b>
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	115	29	144
52 - halffabrikaten van staal	1	303	304
53 - staven en vormstaal, draad e.d.	24	15	39
54 - Plaat- en bandstaal	65	1·214	1·279
55 - Pijpen, andere gieterijprodukten	1	1	1
56 - Non-ferro-metalen en halffabrikaten	23	1	24



Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>570</b>	<b>56</b>	<b>627</b>
61 - zand, grind, klei en slakken	98	2	99
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	3	0	3
63 - andere ruwe mineralen	455	5	459
64 - cement, kalk	15	46	61
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	0	4	4
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>749</b>	<b>32</b>	<b>781</b>
71 - natuurlijke meststoffen	193	7	200
72 - kunstmeststoffen	556	25	581
<b>8 - Chemische produkten</b>	<b>317</b>	<b>266</b>	<b>584</b>
81 - chemische basisprodukten	21	13	34
82 - aluminiumoxyde en -hydroxyde	1	0	1
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	0	1	1
84 - cellulose en oud papier	149	2	151
89 - andere chemische produkten	147	251	398
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>677</b>	<b>194</b>	<b>870</b>
91 - vervoermaterieel	335	115	450
92 - landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - electr. & andere machines, motoren...	8	3	10
94 - metaalwaren	1	0	1
95 - glas, glaswerk, keramische produkten	1	9	10
96 - leder, textiel en kleding	2	6	9
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	304	13	317
99 - andere goederen	27	47	73
TOTAAL:	17.346	4.688	22.034

Bron: Havenbedrijf Gent.

**Tabel 02-03: Trafiek naar goederencategorie, haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1993**

Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>0 - Landbouwprodukten</b>	<b>829</b>	<b>62</b>	<b>891</b>
01 - Granen (m.i.v. rijst)	48	7	55
02 - Aardappelen	61	50	111
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	686	0	686
05 - Hout en kurk	32	5	37
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	2	0	2



Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>1 - Andere voedingsprod., veevoeders</b>	<b>167</b>	<b>320</b>	<b>487</b>
11 - Suiker	68	42	110
12 - Dranken	48	2	50
14 - Vlees, vis, melk en -produkten, eieren...	1	0	1
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	1	38	39
17 - Veevoeder	32	50	82
18 - Oliezaden, oliën en vetten	17	1	18
19 - andere voedingsprodukten	0	187	187
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>2·149</b>	<b>1·451</b>	<b>3·600</b>
21 - Steenkool	2·146	1·431	3·577
22 - Bruinkool en turf	3	0	3
23 - Cokes	0	20	20
<b>3 - Aardolie &amp; -produkten</b>	<b>3·682</b>	<b>0</b>	<b>3·682</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	450	0	450
33 - Energiegassen	3·232	0	3·232
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>1·216</b>	<b>115</b>	<b>1·331</b>
41 - IJzererts	1·206	115	1·321
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	10	0	10
<b>5 - IJzer, staal en non-ferro-metalen</b>	<b>8</b>	<b>64</b>	<b>72</b>
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	6	64	70
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	2	0	2
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1·593</b>	<b>46</b>	<b>1·639</b>
61 - zand, grind, klei en slakken	1·589	7	1·596
64 - cement, kalk	0	38	38
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	4	1	5
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>26</b>
72 - kunstmeststoffen	24	2	26
<b>8 - Chemische produkten</b>	<b>70</b>	<b>6</b>	<b>76</b>
81 - chemische basisprodukten	68	0	68
89 - andere chemische produkten	2	6	8
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>8·891</b>	<b>10·742</b>	<b>19·633</b>
91 - vervoermateriaal	8·276	10·140	18·416
92 - landbouwtractoren en -machines	0	12	12
93 - elektrische machines, apparaten...	0	10	10
94 - metaalwaren	0	10	10
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	18	16	34
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	597	554	1·151
<b>TOTAAL:</b>	<b>18·629</b>	<b>12·808</b>	<b>31·437</b>

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ).



**Tabel 02-04: Trafiek naar goederencategorie, handelshaven Oostende\*,  
in 1000 ton, 1993**

Haven van Oostende			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	Totaal
<b>0 - Landbouwprodukten</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
05 - Hout en kurk	5	0	5
<b>1 - Andere voedingsprod., veevoeders</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>27</b>
17 - Veevoeder	16	11	27
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>
21 - Steenkool	8	0	8
22 - Bruinkool en turf	3	0	3
<b>3 - Aardolie &amp; -produkten</b>	<b>151</b>	<b>0</b>	<b>151</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	151	0	151
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>20</b>
41 - IJzererts	16	0	16
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	2	1	4
<b>5 - IJzer, staal en non-ferro-metalen</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>18</b>
51 - Staal	2	0	2
56 - Aluminium	10	6	16
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>910</b>	<b>0</b>	<b>910</b>
61 - zand, grind, klei en slakken	882	0	882
63 - Andere ruwe mineralen	3	0	3
64 - cement, kalk	25	0	25
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>3</b>	<b>74</b>	<b>77</b>
72 - Kunstmeststoffen	3	74	77
<b>8 - Chemische produkten</b>	<b>140</b>	<b>38</b>	<b>178</b>
81 - chemische basisprodukten	115	38	153
82 - aluminiumhydroxyde	25	0	25
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>844</b>	<b>1·167</b>	<b>2·011</b>
91 - nieuwe auto's	1	0	1
Voertuigen (ro/ro)	843	1·166	2·009
<b>TOTAAL:</b>	<b>2·110</b>	<b>1·298</b>	<b>3·408</b>

Bron: Havenbedrijf Oostende.

\* zonder RMT-traffic



### 4.3 CONTAINERTRAFIEK

De containertrafiek wordt voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge weergegeven. In de tabellen 03-01 tot en met 03-03 wordt deze weergegeven in TEU (Twenty feet Equivalent Unit), ledige containers inbegrepen. De meeteenheid TEU maakt de gegevens tussen de verschillende havens beter vergelijkbaar.

Immers, de verhouding tussen de hoeveelheid 20 voet- en de 40 voetcontainers kan in belangrijke mate verschillen, zowel van lijn tot lijn, van haven tot haven als in de tijd.

In de tabellen 03-04 tot en met 03-06 worden de lossingen en de ladingen weergegeven in aantal containers, bruto en inclusief ledige containers.

**Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	368·675	4·579	91·677	464·931
1981	389·920	8·081	111·138	509·139
1982	415·967	4·466	90·716	511·149
1983	504·435	4·656	102·703	611·794
1984	610·643	3·506	100·426	714·575
1985	612·565	4·900	109·098	726·563
1986	638·547	4·730	104·986	748·263
1987	721·543	3·694	102·849	828·086
1988	671·193	3·975	115·188	790·356
1989	711·713	5·266	143·652	860·631
1990	765·262	4·382	174·725	944·369
1991	859·606	4·343	152·430	1·016·379
1992	902·095	4·167	262·015	1·168·277
1993	919·677	4·506	243·738	1·167·921

Bron: Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.

**Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	355·572	5·371	89·333	450·276
1981	404·691	8·736	111·061	524·488
1982	430·062	3·763	86·479	520·304
1983	521·082	4·367	102·314	627·763
1984	636·890	4·131	100·942	741·963
1985	630·444	4·692	109·160	744·296
1986	674·608	5·130	106·502	786·240
1987	715·650	4·948	106·291	826·889
1988	798·756	4·852	124·039	927·647
1989	762·033	5·187	144·535	911·755
1990	783·851	5·238	159·657	948·746
1991	901·816	4·908	151·524	1·058·248
1992	933·500	5·222	263·491	1·202·213
1993	956·627	5·767	246·289	1·208·683

Bron: Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.

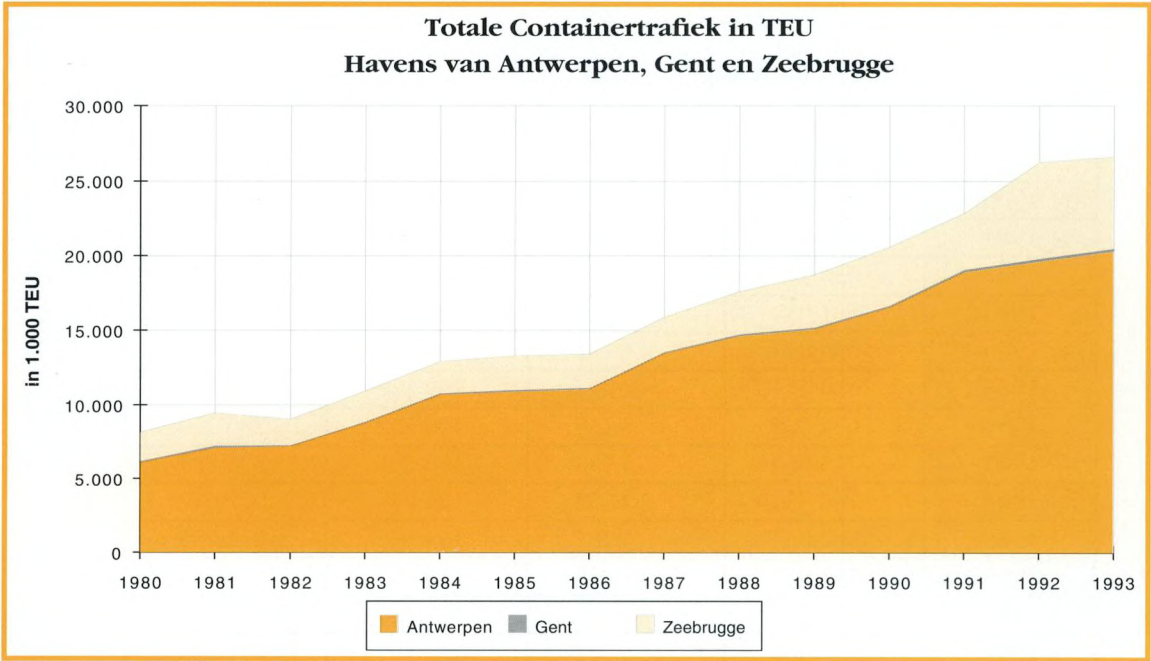


Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	724·247	9·950	181·010	915·207
1981	794·611	16·817	222·199	1·033·627
1982	846·029	8·229	177·195	1·031·453
1983	1·025·517	9·023	205·017	1·239·557
1984	1·247·533	7·637	201·368	1·456·538
1985	1·243·009	9·592	218·258	1·470·859
1986	1·313·155	9·860	211·488	1·534·503
1987	1·437·193	8·642	209·140	1·654·975
1988	1·469·949	8·827	239·227	1·718·003
1989	1·473·746	10·453	288·187	1·772·386
1990	1·549·113	9·620	334·382	1·893·115
1991	1·761·422	9·251	303·954	2·074·627
1992	1·835·595	9·389	525·506	2·370·490
1993	1·876·304	10·272	490·027	2·376·603

Bron: Tabellen 03-01 en 03-02.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.





**Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277·013	4·567	78·989	360·569
1981	304·772	8·076	90·546	403·394
1982	317·675	4·443	73·244	395·362
1983	389·144	4·238	81·432	474·814
1984	466·919	3·339	78·692	548·950
1985	485·633	4·697	84·558	574·888
1986	488·537	4·525	79·414	572·476
1987	571·371	3·517	79·820	654·708
1988	523·960	3·691	95·537	623·188
1989	552·100	4·608	117·671	674·379
1990	563·254	3·994	130·645	697·893
1991	625·172	3·681	117·866	746·719
1992	654·059	3·187	199·115	856·361
1993	663·516	3·356	186·494	853·366

*Bron: Havenbesturen.*

*Lege containers inbegrepen.*

**Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277·679	5·258	76·969	359·906
1981	320·114	8·708	90·148	418·970
1982	335·720	3·753	69·630	409·103
1983	405·716	3·997	79·659	489·372
1984	498·084	3·853	78·000	579·937
1985	505·582	4·497	82·305	592·384
1986	517·236	4·792	78·559	600·587
1987	573·855	4·545	82·157	660·557
1988	564·861	4·351	98·246	667·458
1989	582·224	4·773	116·405	703·402
1990	582·094	4·593	121·149	707·836
1991	665·857	4·056	115·245	785·158
1992	684·068	4·062	194·955	883·085
1993	696·916	4·331	186·718	887·965

*Bron: Havenbesturen.*

*Lege containers inbegrepen*

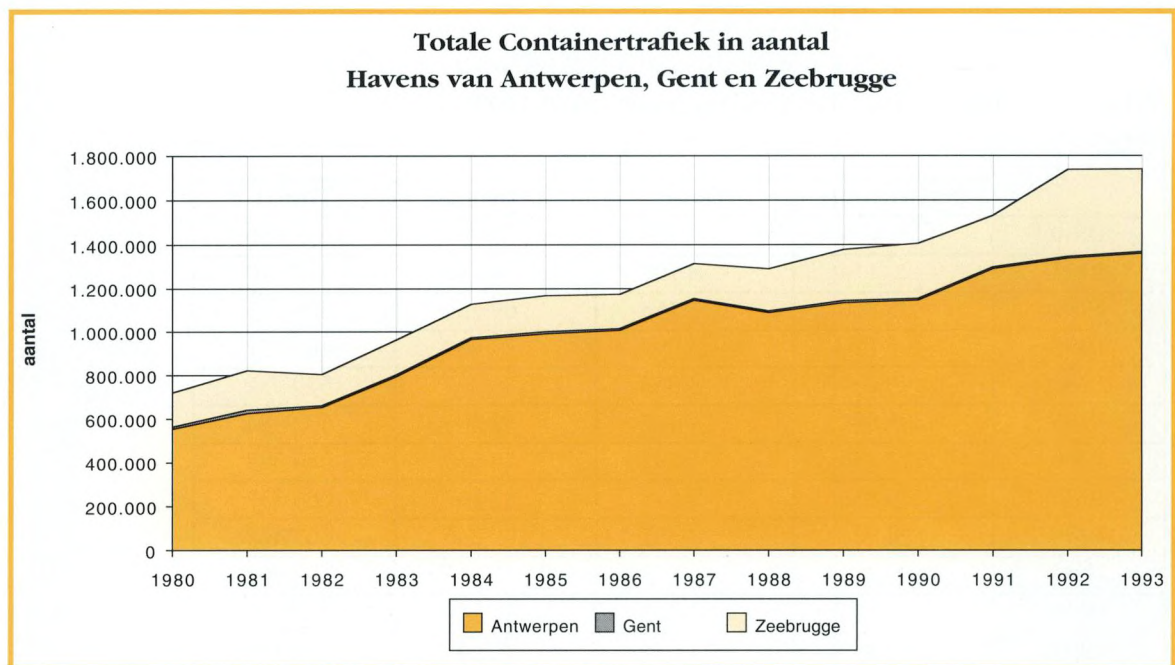


Tabel 03-06: Lossing + lading containers, in aantal, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	554·692	9·825	155·958	720·475
1981	624·886	16·784	180·694	822·364
1982	653·395	8·196	142·874	804·465
1983	794·860	8·235	161·091	964·186
1984	965·003	7·192	156·692	1·128·887
1985	991·215	9·194	166·863	1·167·272
1986	1·005·773	9·317	157·973	1·173·063
1987	1·145·226	8·062	161·977	1·315·265
1988	1·088·821	8·042	193·783	1·290·646
1989	1·134·324	9·381	234·076	1·377·781
1990	1·145·348	8·587	251·794	1·405·729
1991	1·291·029	7·737	233·111	1·531·877
1992	1·338·127	7·249	394·070	1·739·446
1993	1·360·432	7·687	373·212	1·741·331

Bron: tabellen 03-04 en 03-05.

Lege containers inbegrepen.





#### 4.4 TRAFIEK NAAR VERSCHIJNINGSVORM VAN DE GOEDEREN

De tabellen 04-01 tot en met 04-15 geven een zicht op de vorm waarin de goederen in de Vlaamse havens worden verscheept, de zg. verschijningsvorm. "droge bulk", "vloeibare bulk", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen" worden onderscheiden. De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.

Voor de haven van Oostende was de uitsplitsing niet volledig mogelijk. De belangrijkste verschijningsvorm, roll-on-roll-off, wordt voor Oostende echter afzonderlijk weergegeven in aantal voertuigen én in tonnen. Voor de berekening van de tonnen werd ervan uitgegaan dat het gemiddelde gewicht van een vrachtwagen (exclusief trekker) 17 ton bedraagt voor de RMT-traffic. Dit gemiddelde komt overeen met soortgelijke traffic te Zeebrugge.

**Tabel 04-01: Lossingen droge bulk, in 1000 ton, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443

Bron: Havenbesturen.

**Tabel 04-02: Ladingen droge bulk, in 1000 ton, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854

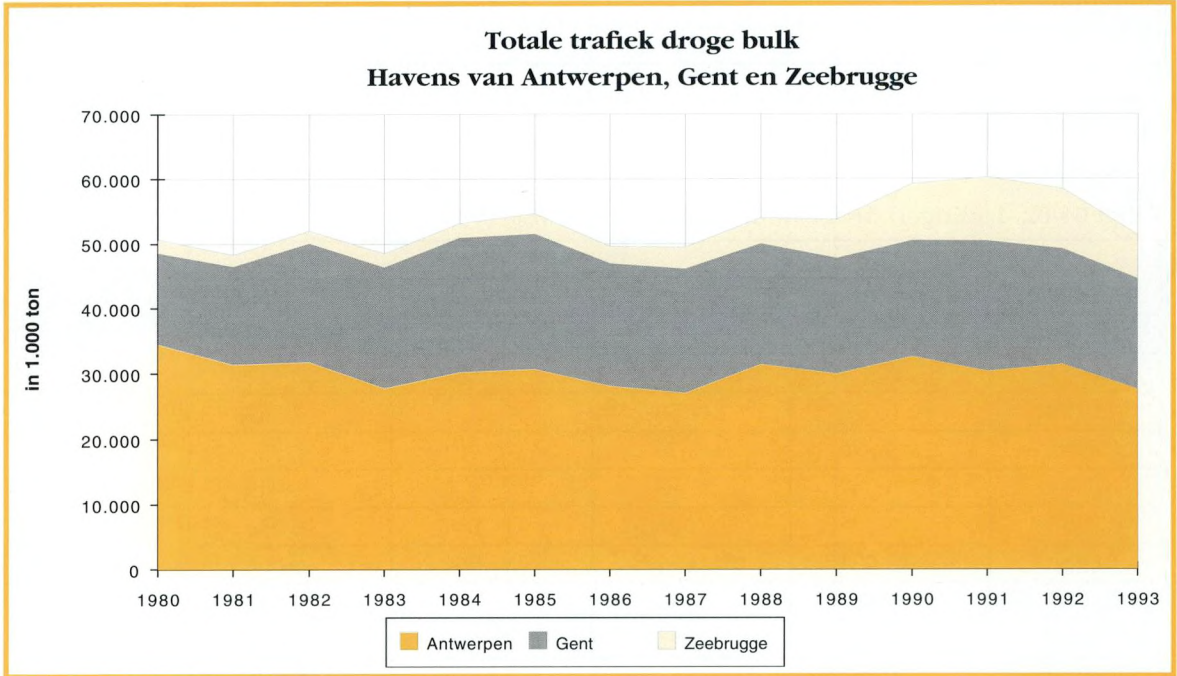
Bron: Havenbesturen.



Tabel 04-03: Lossing + lading droge bulk, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	50.724
1981	31.412	15.041	1.841	48.294
1982	31.843	18.214	1.980	52.037
1983	27.828	18.497	2.125	48.450
1984	30.275	20.611	2.231	53.116
1985	30.727	20.781	3.165	54.673
1986	28.167	18.746	2.645	49.559
1987	27.094	18.967	3.403	49.464
1988	31.440	18.518	4.010	53.968
1989	30.025	17.620	6.088	53.733
1990	32.620	17.843	8.807	59.270
1991	30.402	19.988	9.820	60.209
1992	31.416	17.722	9.338	58.477
1993	27.642	16.784	6.871	51.297

Bron: Tabellen 04-01 en 04-02.





**Tabel 04-04: Lossingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11·429	1·030	5·239	17·698
1981	10·624	1·138	4·332	16·094
1982	14·843	1·586	800	17·229
1983	14·134	2·324	614	17·072
1984	14·780	1·838	512	17·131
1985	12·321	2·240	593	15·154
1986	19·299	1·781	706	21·786
1987	16·921	1·495	1·695	20·111
1988	16·016	1·529	3·034	20·580
1989	15·696	1·653	3·725	21·074
1990	17·851	2·255	4·010	24·116
1991	17·822	1·699	4·167	23·688
1992	18·005	1·674	4·405	24·084
1993	18·324	1·458	4·347	24·129

Bron: Havenbesturen.  
Inclusief gassen.

**Tabel 04-05: Ladingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7·545	884	273	8·702
1981	6·582	713	217	7·512
1982	7·217	294	416	7·927
1983	6·018	221	257	6·496
1984	6·929	199	197	7·326
1985	5·596	235	223	6·054
1986	6·625	544	261	7·431
1987	7·559	421	300	8·280
1988	6·640	268	331	7·239
1989	7·519	350	445	8·314
1990	8·016	683	568	9·267
1991	7·726	461	572	8·758
1992	8·912	363	534	9·809
1993	9·082	460	556	10·098

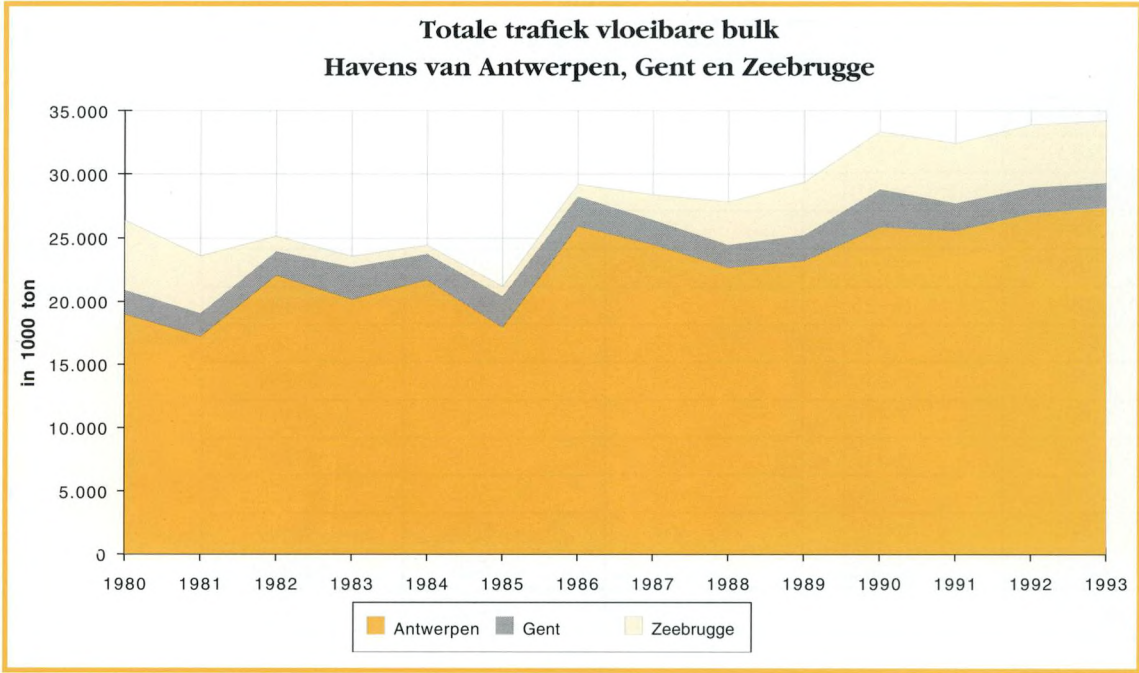
Bron: Havenbesturen.  
Inclusief gassen.



Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	26.399
1981	17.206	1.852	4.549	23.606
1982	22.060	1.880	1.216	25.156
1983	20.152	2.545	871	23.568
1984	21.710	2.038	709	24.456
1985	17.917	2.475	816	21.208
1986	25.925	2.325	967	29.217
1987	24.480	1.916	1.995	28.391
1988	22.657	1.797	3.365	27.819
1989	23.215	2.003	4.170	29.388
1990	25.867	2.938	4.578	33.383
1991	25.548	2.160	4.739	32.447
1992	26.916	2.037	4.939	33.893
1993	27.406	1.918	4.903	34.227

Bron: Tabellen 04-04 en 04-05.  
Inclusief gassen.





Tabel 04-07: Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-08: Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563

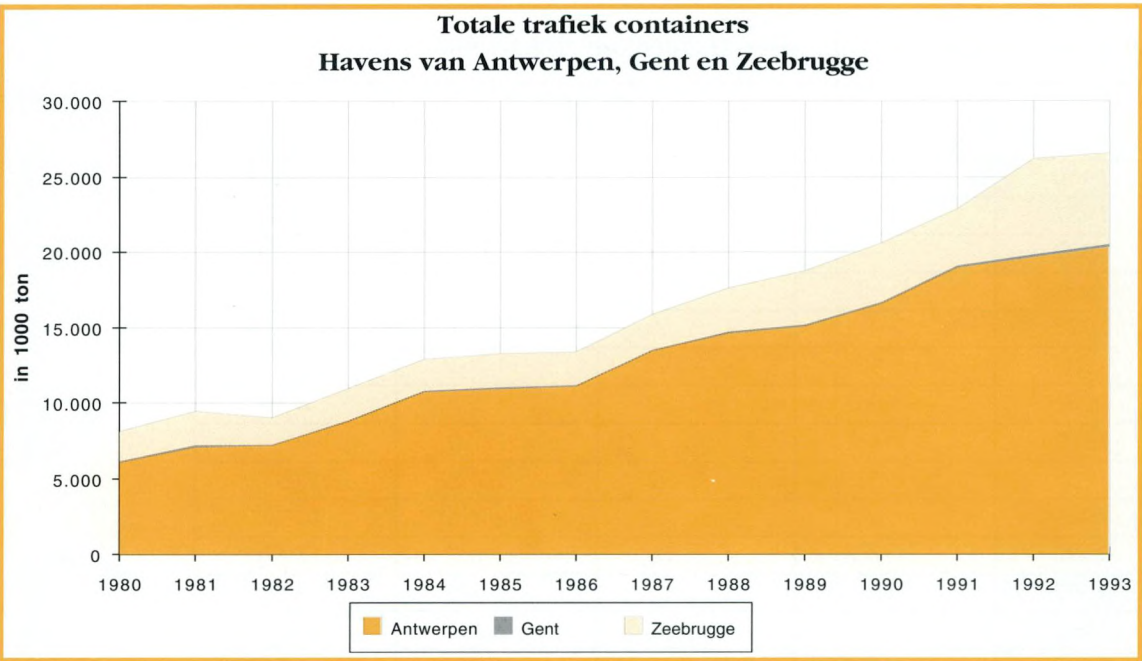
Bron: Havenbesturen.



Tabel 04-09: Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	6.126	52	1.988	8.166
1981	7.122	108	2.228	9.457
1982	7.217	32	1.799	9.048
1983	8.791	48	2.110	10.950
1984	10.718	55	2.155	12.928
1985	10.921	68	2.292	13.281
1986	11.091	59	2.270	13.420
1987	13.466	68	2.337	15.872
1988	14.634	71	2.915	17.619
1989	15.074	88	3.574	18.736
1990	16.553	102	3.946	20.602
1991	18.933	127	3.790	22.850
1992	19.657	126	6.440	26.223
1993	20.330	141	6.132	26.603

Bron: Tabellen 04-07 en 04-08..





Tabel 04-10: Lossingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	840	235	1·973	3·048
1981	824	231	1·688	2·743
1982	909	234	1·665	2·808
1983	1·006	274	2·023	3·304
1984	875	286	2·664	3·826
1985	903	288	3·104	4·294
1986	1·007	322	3·607	4·936
1987	1·298	347	3·805	5·450
1988	1·639	452	3·771	5·862
1989	1·911	546	4·723	7·180
1990	1·856	589	5·383	7·828
1991	1·737	608	5·231	7·576
1992	2·014	617	5·209	7·840
1993	1·821	584	5·492	7·897

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-11: Ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2·358	3·263
1981	857	145	2·341	3·343
1982	854	163	2·470	3·487
1983	1·047	225	2·916	4·188
1984	941	244	3·909	5·094
1985	957	261	4·605	5·823
1986	921	232	5·293	6·445
1987	1·146	248	5·704	7·098
1988	1·369	312	5·536	7·217
1989	1·562	355	6·663	8·580
1990	1·464	323	6·908	8·695
1991	1·207	294	6·267	7·768
1992	1·332	343	6·386	8·062
1993	1·109	332	6·792	8·233

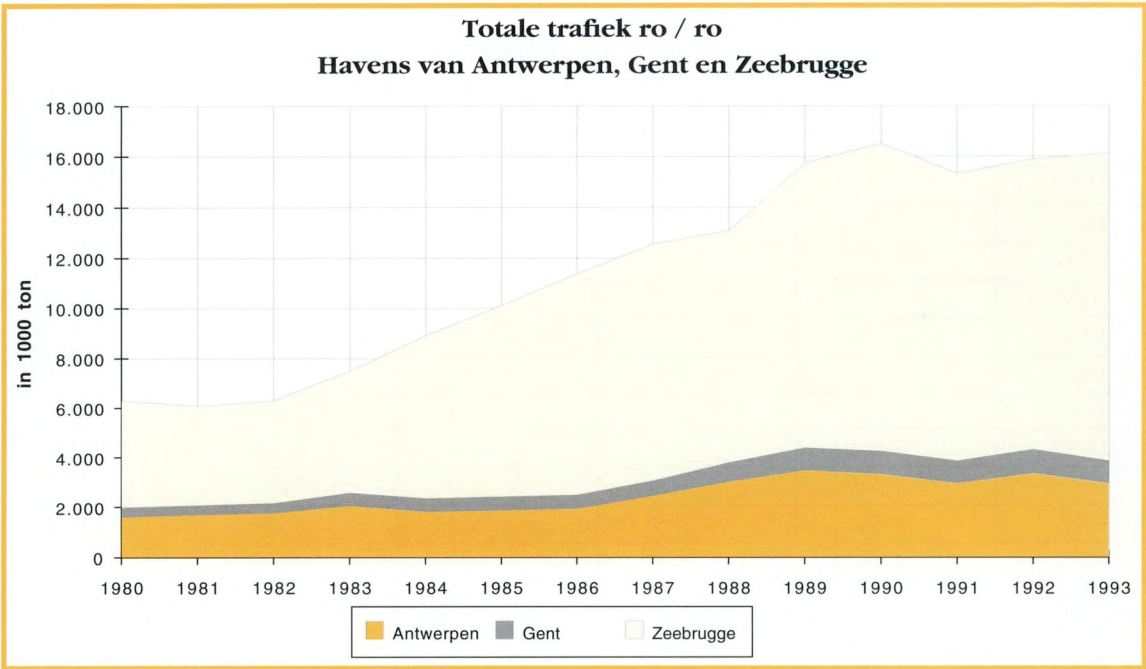
Bron: Havenbesturen.



Tabel 04-12: Lossingen + ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	1.599	381	4.331	6.311
1981	1.682	376	4.029	6.086
1982	1.763	397	4.135	6.295
1983	2.053	499	4.939	7.492
1984	1.816	530	6.573	8.919
1985	1.860	549	7.709	10.118
1986	1.928	553	8.900	11.381
1987	2.445	595	9.509	12.549
1988	3.008	764	9.307	13.079
1989	3.473	901	11.386	15.760
1990	3.320	912	12.291	16.523
1991	2.944	902	11.498	15.344
1992	3.346	960	11.595	15.901
1993	2.930	916	12.284	16.130

Bron: Tabellen 04-10 en 04-11.





Tabel 04-13: Lossingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-14: Ladingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964

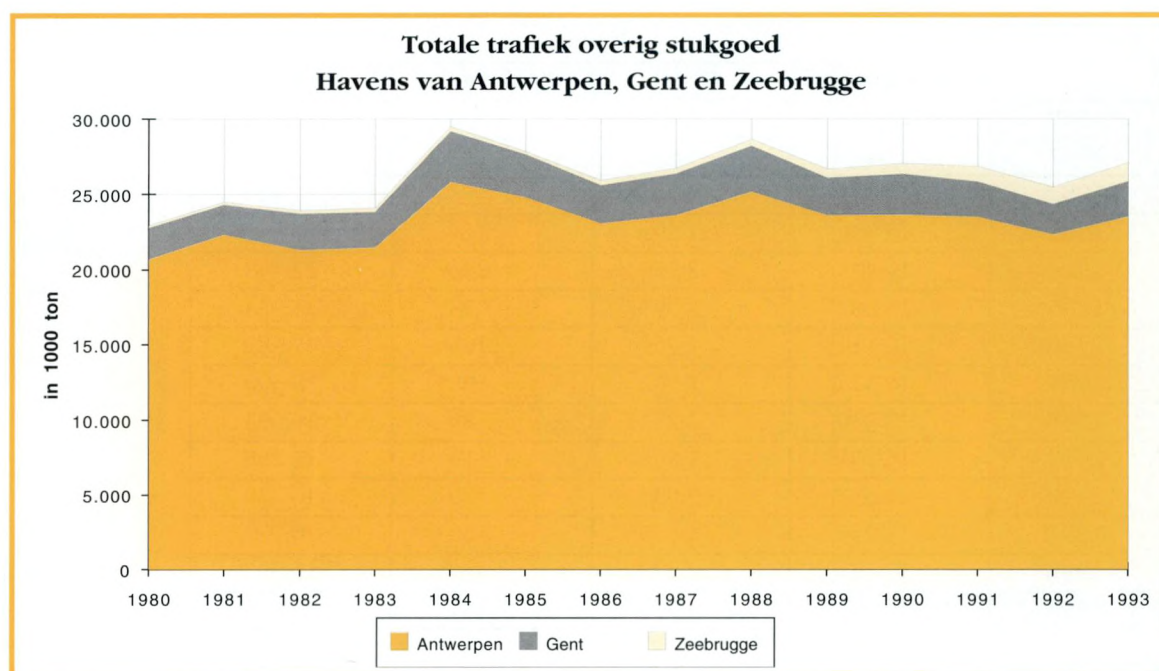
Bron: Havenbesturen.



Tabel 04-15: Lossing + lading overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	20.734	2.043	169	22.946
1981	22.339	1.951	194	24.484
1982	21.320	2.372	226	23.918
1983	21.497	2.334	258	24.089
1984	25.820	3.358	333	29.511
1985	24.821	2.799	184	27.805
1986	23.093	2.475	342	25.910
1987	23.616	2.708	369	26.693
1988	25.170	3.009	452	28.631
1989	23.614	2.435	588	26.637
1990	23.649	2.643	726	27.018
1991	23.519	2.279	1.007	26.804
1992	22.350	1.973	1.128	25.450
1993	23.546	2.275	1.247	27.068

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14.





**Tabel 04-16: Ontscheepte Ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1993 (geen personenwagens inbegrepen)**

	ontscheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	57.697	997.802
1981	64.413	1.112.743
1982	72.268	1.267.463
1983	82.896	1.359.506
1984	93.385	1.558.497
1985	93.513	1.562.833
1986	77.954	1.322.125
1987	77.971	1.335.206
1988	94.147	1.615.757
1989	91.024	1.530.100
1990	81.150	1.416.277
1991	78.838	1.427.313
1992	88.401	1.546.324
1993	83.379	1.584.047

Bron: Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.

\*Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985.

**Tabel 04-17: Ingescheepte Ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1993 (geen personenwagens inbegrepen)**

	ingescheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	59.170	1.029.605
1981	64.417	1.123.831
1982	77.518	1.375.130
1983	86.137	1.578.724
1984	97.803	1.827.738
1985	96.689	1.770.215
1986	82.090	1.555.881
1987	80.235	1.551.776
1988	96.307	1.894.119
1989	94.439	1.818.334
1990	84.552	1.651.251
1991	78.884	1.563.985
1992	89.788	1.722.600
1993	87.199	1.826.496

Bron: Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.

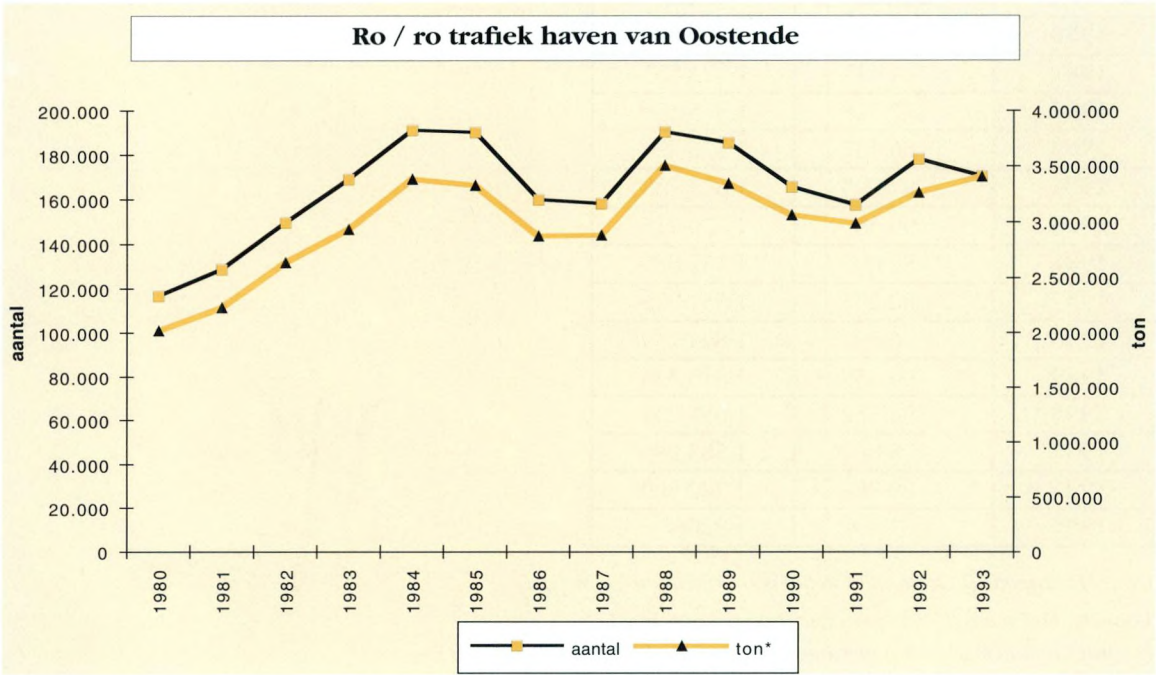
\*Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985.



**Tabel 04-18: Ingescheepte + ontscheepte Ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1993 (geen personenwagens inbegrepen)**

	totaal vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	116·867	2·027·407
1981	128·830	2·236·574
1982	149·786	2·642·593
1983	169·033	2·938·230
1984	191·188	3·386·235
1985	190·202	3·333·048
1986	160·044	2·878·006
1987	158·206	2·886·982
1988	190·454	3·509·876
1989	185·463	3·348·434
1990	165·702	3·067·528
1991	157·722	2·991·298
1992	178·189	3·268·924
1993	170·578	3·410·543

Bron: Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.  
 \*Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985





4.5 TRAFIEK NAAR OORSPRONG EN BESTEMMING VAN DE GOEDEREN

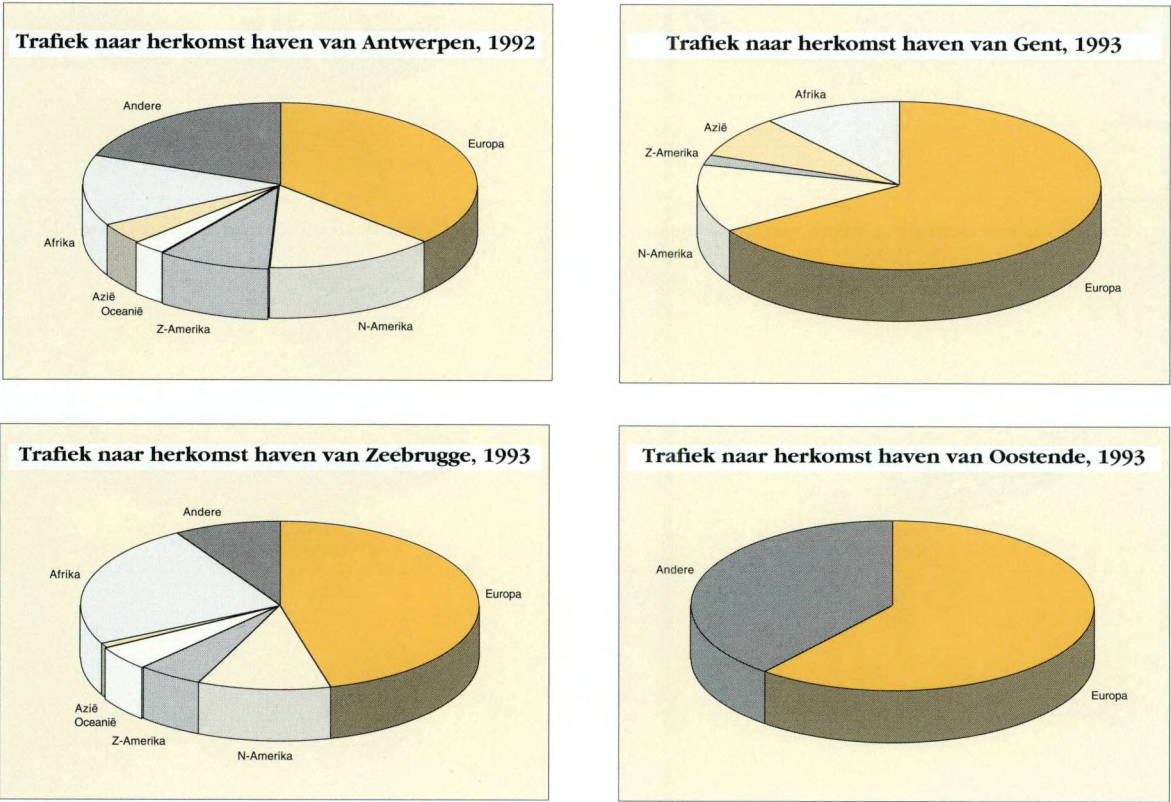
In de tabellen 05-01 en 05-02 wordt de procentuele verdeling gegeven van de verschillende herkomsten en bestemmingen van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf.

De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek “andere” houdt o.m. de onbekende herkomsten/bestemmingen in, alsook de herkomst/bestemming “zee” (b.v. boorplatform).

Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	37%	26%	46%	61%
N-Amerika	14%	25%	11%	0%
Z-Amerika	9%	28%	5%	0%
Oceanië	3%	2%	5%	0%
Azië	4%	9%	1%	0%
Afrika	14%	10%	24%	0%
Andere	19%	0%	8%	39%

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1993. Antwerpen: NIS, 1992.

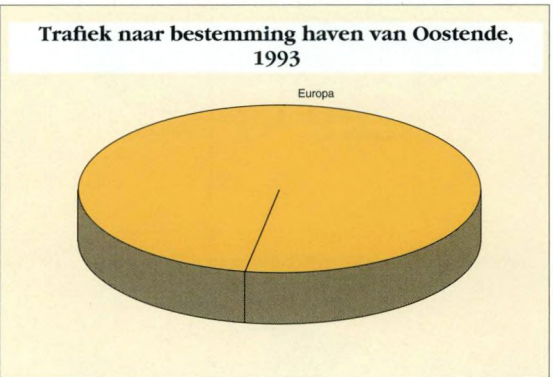
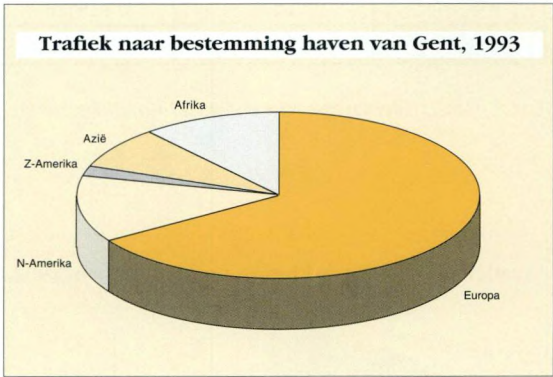
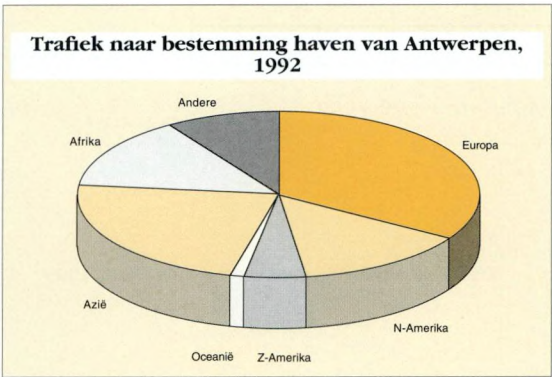




Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	34%	66%	83%	100%
N-Amerika	14%	13%	8%	0%
Z-Amerika	5%	2%	0%	0%
Oceanië	1%	0%	1%	0%
Azië	23%	8%	2%	0%
Afrika	14%	11%	2%	0%
Andere	9%	0%	4%	0%

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1993. Antwerpen: NIS, 1992.





## 4.6 PASSAGIERSTRAFIEK

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende worden in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en

ingescheepte passagiers weergegeven. Gent verscheept geen passagiers.

**Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	869.600	1.034.350	1.907.010
1987	4.551	840.019	999.570	1.844.140
1988	4.605	572.221	1.076.419	1.653.245
1989	4.828	782.799	1.009.115	1.796.742
1990	3.008	839.444	1.007.971	1.850.423
1991	2.975	809.351	979.201	1.791.527
1992	4.010	585.365	1.105.452	1.694.827
1993	3.802	554.537	928.333	1.486.672

Bron: Havenbesturen.

**Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	902.816	1.013.347	1.917.513
1987	1.008	860.604	938.061	1.799.673
1988	1.918	574.735	1.020.073	1.596.726
1989	684	825.472	899.991	1.726.147
1990	821	891.286	896.404	1.788.511
1991	937	865.614	890.003	1.756.554
1992	1.477	572.410	1.076.422	1.650.309
1993	364	528.968	951.963	1.481.295

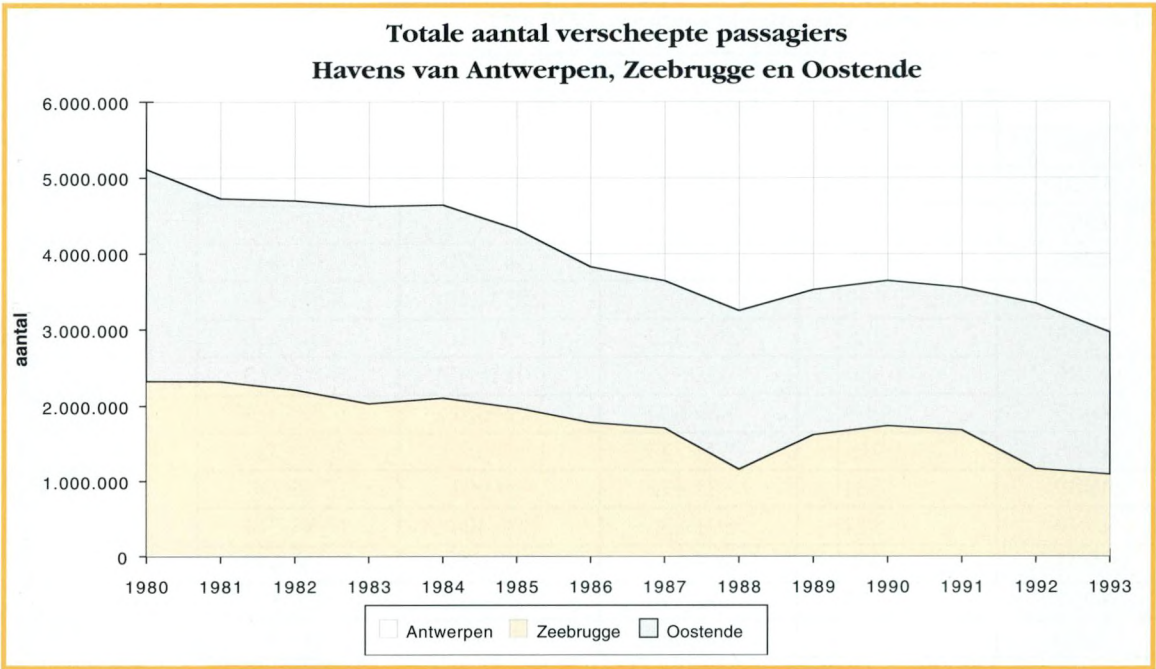
Bron: Havenbesturen.



Tabel 06-03: Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1993

	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	1.772.416	2.047.697	3.824.523
1987	5.559	1.700.623	1.937.631	3.643.813
1988	6.523	1.146.956	2.096.492	3.249.971
1989	5.512	1.608.271	1.909.106	3.522.889
1990	3.829	1.730.730	1.904.375	3.638.934
1991	3.912	1.674.965	1.869.204	3.548.081
1992	5.487	1.157.775	2.181.874	3.345.136
1993	4.166	1.083.505	1.880.296	2.967.967

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02.





Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1993

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458

Bron: Havenbesturen.

Tabel 07-02: totale brt/bt van de aangekomen zeeschepen, in 1000 brt/bt, 1980-1993

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835

Bron: Havenbesturen.



**Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1993**

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
<b>1980</b>	5·988	4·816	5·048	3·810
<b>1981</b>	6·226	5·491	5·017	3·768
<b>1982</b>	6·591	5·481	4·555	3·423
<b>1983</b>	6·722	5·203	4·410	3·564
<b>1984</b>	6·953	4·529	4·205	3·606
<b>1985</b>	7·286	4·800	4·250	3·739
<b>1986</b>	7·721	4·701	4·209	3·573
<b>1987</b>	8·113	5·009	4·773	3·456
<b>1988</b>	8·251	5·232	5·344	3·484
<b>1989</b>	8·009	5·141	5·365	3·434
<b>1990</b>	8·401	6·464	5·898	3·461
<b>1991</b>	8·826	6·700	5·919	3·432
<b>1992</b>	9·357	6·590	6·909	3·642
<b>1993</b>	9·518	6·943	6·724	4·868

Bron: Tabellen 07-01 en 07-02.



OVERZICHT ADVIEZEN  
VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



1. Advies over de bouw van een containerkade te Zeebrugge (09.05.1990)
2. Advies over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur (28.06.1990)
3. Advies over "renovatiewerken Amerikadok tot Derde Havendok van Antwerpen" (31.10.1990)
4. Advies over "Toegang tot het Grootdok - Haven van Gent" (31.10.1990)
5. Advies met betrekking tot richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (19.12.1990)
6. Advies over de beheersproblematiek van Oostende (06.03.1991)
7. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen (29.05.1991)
8. Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur (03.07.1991)
9. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens (25.03.1992)
10. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens (25.03.1992)
11. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject Oostende (26.06.1992)
12. Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 (26.06.1992)
13. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur (07.10.1992)
14. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07.10.1992)
15. Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (07.10.1992)
16. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse haven - variantennota (13.11.1992)
17. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid (17.02.93)
18. Advies aan de minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen (25.06.93)
19. Meerjarenprogramma voor de havens 1994 - 1996: de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies (23.12.93)
20. Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23.12.93)



## AUTEURSVERMELDING BIJ DE FOTO'S:

---

foto:      blz. 7: DANN  
              blz. 21: DANN  
              blz. 22: HCl  
              blz. 31: HCl  
              blz. 39: HCl  
              blz. 44: HENDERYCKX  
              blz. 54: HCl  
              blz. 56: HCl  
              blz. 60: HCl  
              blz. 81: HCl  
              blz. 85: HENDERYCKX  
              blz. 87: HENDERYCKX  
              blz. 95: DANN





VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

---

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD  
VAN VLAANDEREN

.....

Dit boek werd gezet in de letters Garamond en Helvetica.

Het werd gedrukt op machinegestreken BVS papier, 115 gram, chloorvrij.

De kft werd gedrukt op machinegestreken BVS papier, 250 gram, chloorvrij.



**Jozef II-straat 12-16**

**1040 Brussel**

**Tel : 02/217.07.45**

**Fax : 02/217.70.08**